

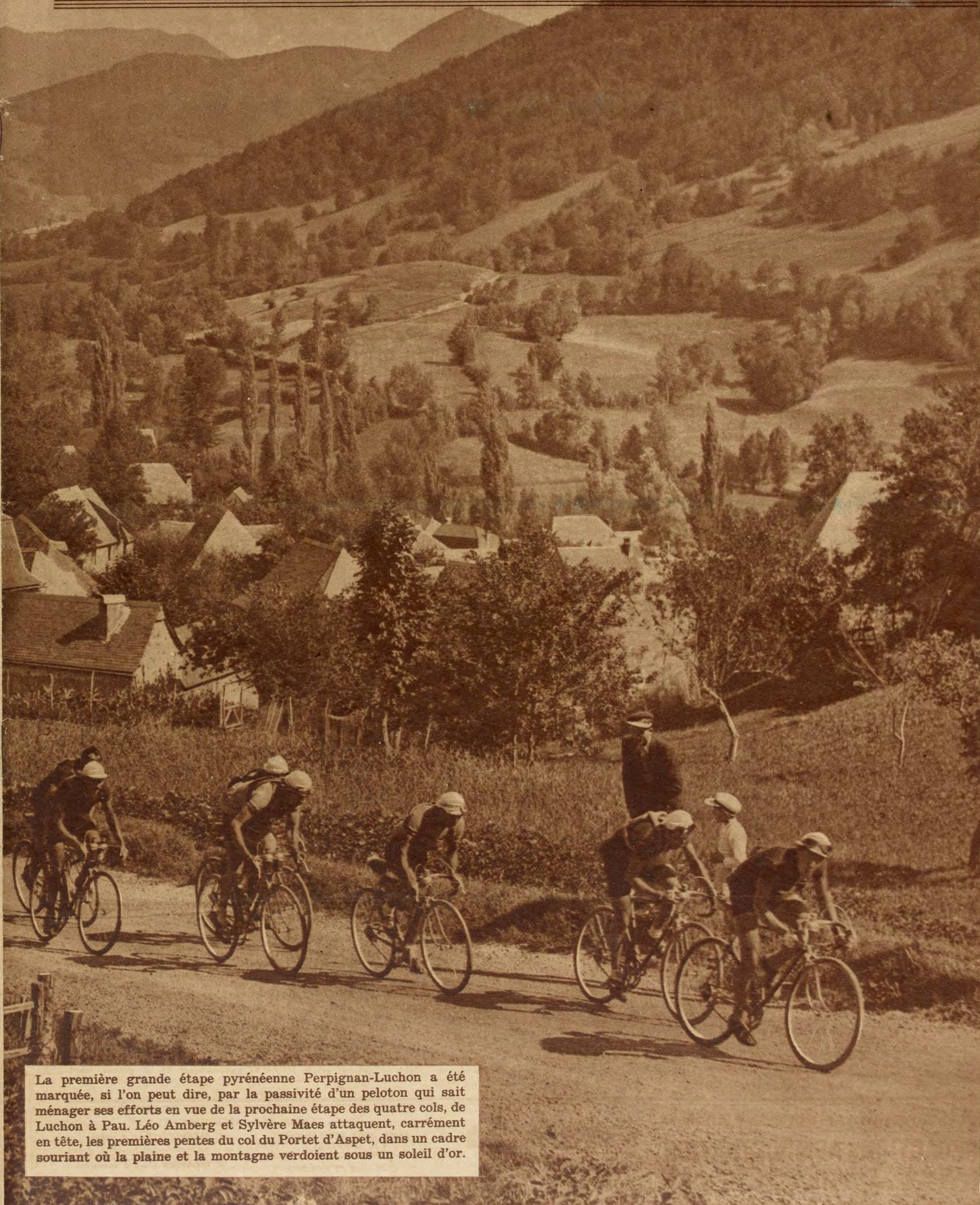
match

Le plus grand hebdomadaire sportif

PARTICIPEZ TOUS
à nos Concours
de pronostics

100.000 francs
DE PRIX A GAGNER

(Voir détails page 11.)



La première grande étape pyrénéenne Perpignan-Luchon a été marquée, si l'on peut dire, par la passivité d'un peloton qui sait ménager ses efforts en vue de la prochaine étape des quatre cols, de Luchon à Pau. Léo Amberg et Sylvère Maes attaquent, carrément en tête, les premières pentes du col du Portet d'Aspet, dans un cadre souriant où la plaine et la montagne verdoient sous un soleil d'or.

vendredi - Prochain numéro : vendredi à Paris, samedi en province

Tour ... et détours

Nous avons beaucoup de lecteurs en Belgique, et, comme nos lecteurs sont toujours nos amis, nous avons beaucoup d'amis en Belgique. Or, je reçois cette lettre, malheureusement anonyme, mais en tout cas expédiée d'Anvers :

Vous devriez mentionner notre grande joie. Une fois de plus, le cyclisme belge triomphe au cours du fameux Tour de France. Car, vous êtes bien battus, les Français, et les Italiens et les Allemands et les Hollandais et les autres. Que ce soye (sic) le Flamand Sylvère Maes ou le Wallon Disseaux qui l'emporte, la victoire est, une fois de plus, l'apanage du muscle belge, de l'entente belge, de la préparation belge. Vive la Belgique, monsieur, royaume européen du cyclisme sur route !

O, cher correspondant anonyme, même si vous triomphez avant la lettre, pourquoi vous en voudrais-je de votre enthousiasme pétaradant et si justifié ? Les Belges ont gagné si souvent le Tour de France que nous sommes habitués à leurs victoires et que nous les fétons d'un cœur profondément amical et sincère. Nous mentionnons votre grande joie avec le plus grand plaisir. Tout de même, vous êtes un peu pressé, semble-t-il. Si Sylvère Maes a de grandes chances — j'écris cet article au soir du dimanche 18 juillet — de gagner le Tour, rien ne dit que ses chances demeureront intactes jusqu'au 25 juillet. Si nous souhaitons, comme il est normal, la victoire du meilleur, rien ne nous permet de douter de notre Lapébie, qui s'est hissé, par sa seule valeur, au premier plan.

Nous ne sommes pas de ceux qui n'écourent que leur chauvinisme. Nous aimons le sport pour lui-même et le Tour de France pour cette moisson d'enthousiasme qu'il sème pendant près d'un mois sur les routes de notre magnifique pays. Nous saurons applaudir le vainqueur, quel qu'il soit. Et nous sommes heureux de noter qu'on s'emballe toujours, en Belgique, pour cette course qui fait battre tous les cœurs de la jeunesse. Et la jeunesse sportive, ça n'a pas d'âge, vous savez ?

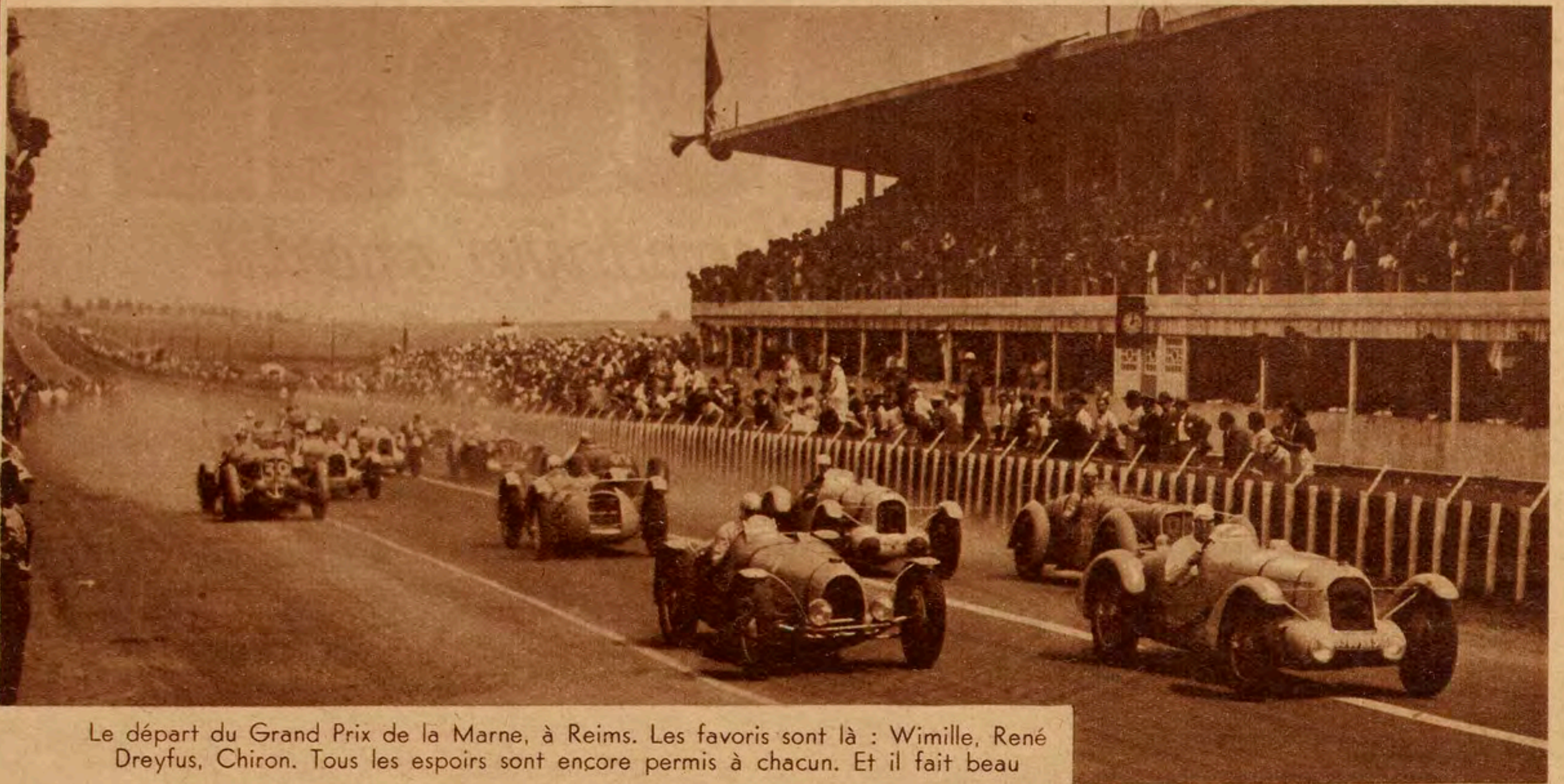
Tenez, un exemple. J'ai quitté le Tour de France à Digne et, pour rentrer plus tôt à Paris, la voiture de *Match* m'a transporté, au galop de ses quarante chevaux, à la petite gare de Veynes, où j'ai pris le Briançonnais. J'ai eu le temps de casser la croûte au buffet de Veynes. Eh bien ! une dizaine de personnes m'adressèrent la parole. On m'avait vu passer, n'est-ce pas, dans la rouge voiture de notre journal. Alors, qui avait gagné l'étape ? Quelles chances les Français avaient-ils encore ? Ce ne sont pas des gamins qui me posèrent la question, mais des voyageurs, des gens d'âge, des dames qui ne me semblaient pas, *a priori*, des conquêtes du sport. J'ai pu mesurer, une fois de plus, combien le Tour de France intéresse des gens qui n'accordent pas, dans les autres occasions, une particulière attention aux problèmes du sport. Un bon curé m'avoua aussi : « Je m'abonne à *Match* pendant le Tour de France ». Et, comme je souriais, il ajouta, par un excès de pudeur bien amusant : « Il y a de si belles photos du pays, n'est-ce pas ? »

Bré vous parle, dans ce numéro, du sympathique coureur anglais Holland, qui fut si longtemps seul à représenter le pavillon britannique dans ce Tour de France. J'avoue qu'à la descente de l'Izoard le brave Holland nous empêcha longtemps de passer parce qu'il descendait avec une prudence extrême et que nous n'osions pas le pousser au bord du gouffre en le doublant. Quand nous pûmes enfin le dépasser, dans un terrain plat, Holland cligna des yeux et s'excusa en ces termes : « Qui veut voyager loin ménage son carrosse ! ». Ce flegme, cet humour bien britanniques, sont bien sympathiques, n'est-il pas vrai ? Et, comme je l'encourageais d'un sonore : « *Cheer up, boy !* », Holland répliqua, d'une voix douce : « *It's a long way, to Tipperary !* »

Un record du monde d'athlétisme battu ! Et quel record ! Celui des 800 mètres que le noir américain Woodruff a couverts dans le temps fabuleux de 1 min. 47 sec. 8/10 (ancien record Cunningham, 1 m. 49 sec. 7/10). C'est une prouesse sensationnelle et l'on se demande même si l'extraordinaire Woodruff (qui n'a pas été inquiété, même par Robinson, au cours de sa performance) n'est pas encore capable d'abaisser ce temps !

René Lehmann.

LE GRAND PRIX AUTOMOBILE DE LA MARNE



Le départ du Grand Prix de la Marne, à Reims. Les favoris sont là : Wimille, René Dreyfus, Chiron. Tous les espoirs sont encore permis à chacun. Et il fait beau

Reims (de notre envoyé spécial).

CE douzième Grand Prix Automobile de la Marne aurait dû être une bataille sans merci du premier au dernier tour, parce que huit conducteurs pouvaient, au départ, émettre la prétention de gagner. Huit hommes qui connurent, au cours de la course, des infortunes diverses.

Jean-Pierre Wimille a donc gagné. Il avait entre les mains une voiture déjà vieille et fatiguée, et bien qu'elle ne dépassât pas le 200 à l'heure, il se permit de prendre le commandement dès le premier kilomètre, pour ne plus le quitter !

Il a conduit incontestablement en grand champion, prenant suffisamment d'avance avant la mi-course pour pouvoir se ravitailler en carburant, alors qu'il était le seul à devoir se ravitailler.

Il s'est encore arrêté une seconde fois pour prendre de l'huile, et c'est avec près d'un tour l'avance qu'il franchissait, victorieux, la ligne d'arrivée... Pas mal, n'est-ce pas ?

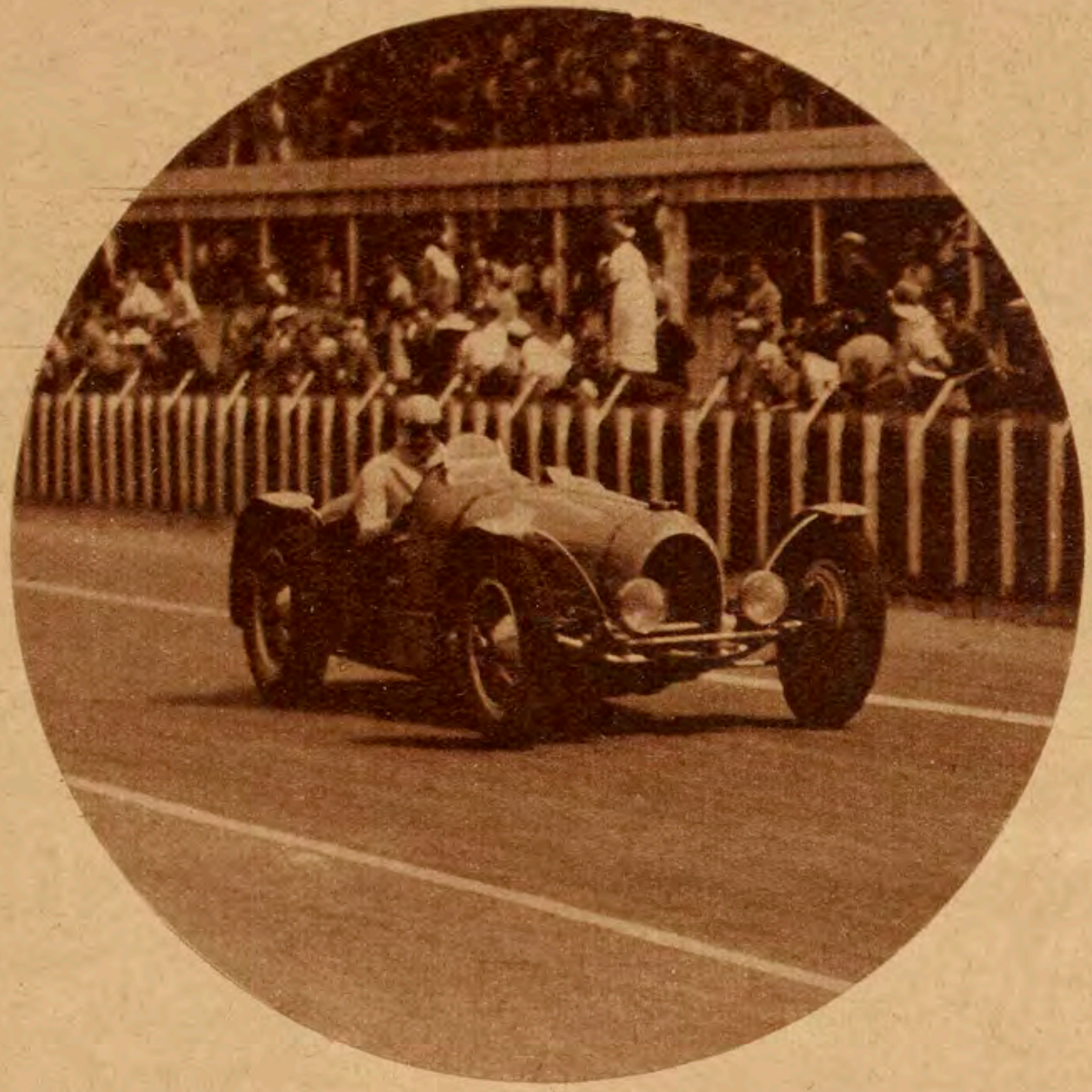
Il faut dire aussi que ses adversaires ont joué, dès qu'ils l'approchaient, d'une malchance vraiment furieuse.

C'est tout d'abord René Dreyfus qui, au second tour, après avoir battu, au volant de sa douze cylindres Delahaye, le record du tour, quittait la route au moment où il allait attaquer et peut-être dépasser Wimille. Il a dérapé pour une chose bénigne, ridicule : parce que le manchon d'une chambre à air s'est dessoudé au moment où il abordait la courbe la plus dangereuse du circuit, et il a fallu vraiment son habileté pour ne pas capoter.

Mais il restait derrière Jean-Pierre Wimille, qui faisait à chaque tour monter la moyenne, quelques hommes bien décidés, comme René Carrière, qui conduisait lui aussi une douze cylindres Delahaye et qui, de la huitième place qu'il occupait au premier tour, passait à la cinquième place au deuxième tour, puis à la quatrième place au tour suivant, et enfin, après avoir battu le record du tour à son neuvième passage, record qu'il porte à 150 km. 339, il accédait à la seconde place avec bientôt 20 secondes seulement à rattraper. Mais là encore la chance favorisait Jean-Pierre Wimille, car, dès qu'il se fut dangereusement rapproché, Carrière perdait, on ne sait trop pour quelle raison, vingt secondes, puis

il s'arrêtait quelques instants au 22^e tour et abandonnait définitivement au 31^e tour.

Franco Comotti aurait pu être lui aussi pour Wimille un dangereux concurrent, s'il n'avait dû abandonner au 17^e tour, comme Louis Chiron l'aurait été si sa voiture n'avait lâché au moment où il était second et qu'il partait à l'attaque de Wimille, comme Raymond Sommer qui dut bien involontairement ralentir la bataille qu'il perdait contre Louis Chiron — l'effort, pour son moteur, avait été trop grand — et Sommer, décidément malchanceux, perdait sur la fin non seulement la seconde place mais encore la troisième. Mais s'il est vrai que seuls les résultats



Un passage du vainqueur, J.-P. Wimille, sur sa Bugatti

comptent, félicitons sans réserves pour sa belle course, Jean-Pierre Wimille, qui confirme ainsi à chacune de ses exhibitions, sa très grande classe — ce qui ne nous empêche pas de regretter la malchance de René Dreyfus et de René Carrière, l'illogisme de l'arrêt de Louis Chiron, qui avait jusqu'alors conduit avec une étonnante intelligence, et les malheurs de Raymond Sommer.

Par contre, il nous faut une fois de plus vanter les qualités d'un Albert Divo, jamais pressé au début, mais qui sait ménager son moteur pour lui demander, quand besoin est, un plus gros effort.

Il nous faut féliciter le jeune R. Le Bègue, un Le Bègue très fort et adroit, et qui sur la fin dépassait un Sommer handicapé et aussi René Dreyfus qui, au volant de la six cylindres Delahaye, de Schell, qu'il relayait, démontra aux Rémois ses belles qualités.

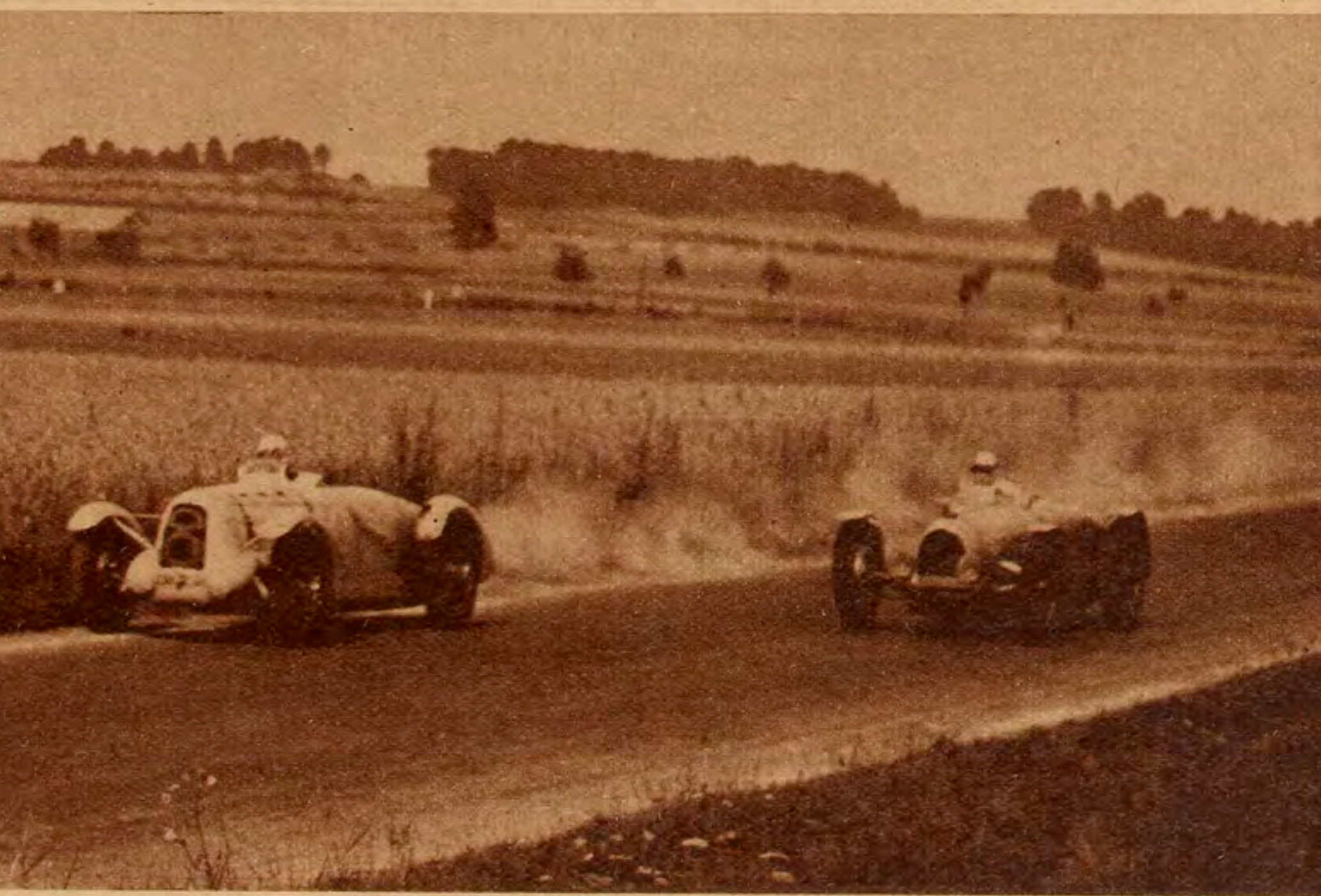
Enfin Eugène Chaboud a fait une très belle démonstration, aussi bien d'ailleurs que Bénazet au début et Seylair sur la fin, qui réussit, avec une voiture moins vite, à dépasser Villeneuve.

Parmi les malchanceux il faut encore noter Brunet, qui aurait bien aimé faire mieux si sa voiture le lui avait permis.

Paul, qui ne manque pas d'étoffe, a été lui aussi obligé de se retirer après avoir fourni un début de course éloquent. Quant à Mme Germaine Rouault, plus rapide que bien des hommes, elle connut la malchance de déraquer et de quitter la route sans trop de dégâts.

Ce Grand Prix aurait pu être plus disputé, Georges Fraichard.

Les pneus DUNLOP ont confirmé une fois de plus leur parfaite qualité d'adhérence et de résistance. La voiture de Wimille, vainqueur du Grand Prix de la Marne, était, en effet, équipée de pneumatiques de la grande marque DUNLOP.



Un passage de Divo, qui fit une course régulière sur sa Talbot (à gauche) et de Wimille, qui va le dépasser

ATTENTION A NOTRE NOUVELLE ADRESSE

RÉDACTION - ADMINISTRATION

25, r. d'Aboukir, Paris (2^e) - Turbigo 52-00 et 96-80

match

CHEQUE POSTAL : 1427
R. C. SEINE : 142 - 792

TARIF DES ABONNEMENTS

PARIS, SEINE, SEINE-ET-MARNE
ET SEINE-ET-OISE

1 an : 38 francs — 6 mois : 20 francs

1^{re} FRANCE ET COLONIES

1 an : 46 francs — 6 mois : 24 francs

2^e ETRANGER (Tarif A réduit)

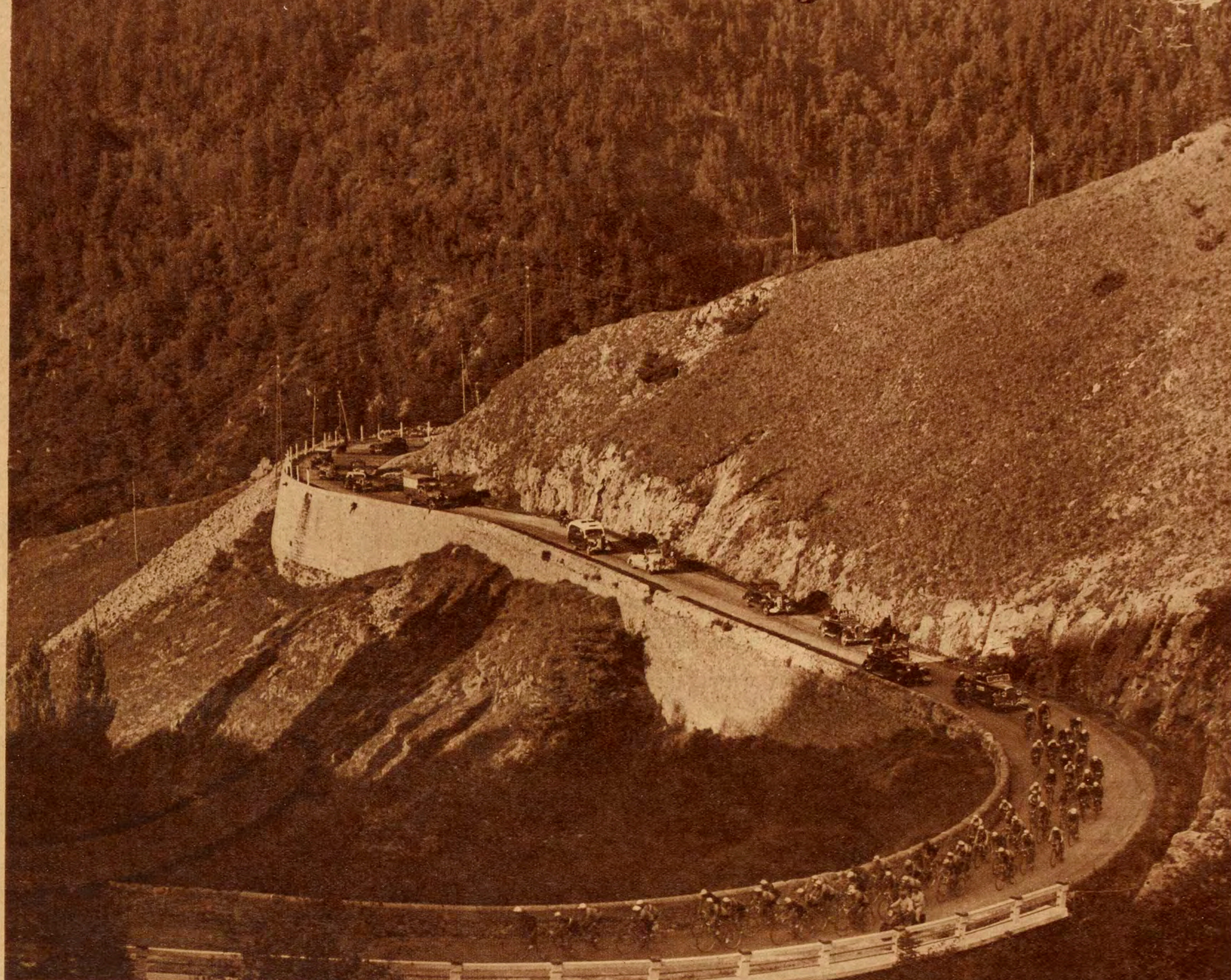
1 an : 63 francs — 6 mois : 32 francs

3^e ETRANGER (Tarif B normal)

1 an : 72 francs — 6 mois : 37 francs

LE DÉRAILLEUR DANS LA MONTAGNE ET L'EFFET DU « MAILLOT JAUNE »

par *Antonin Magne*



LE Tour se présente, à ceux qui l'étudient, sous des aspects bien différents. On peut n'en voir que les grandes lignes, n'en noter que les faits saillants, ne s'occuper que des hommes, étudier les terrains, ou bien encore songer au matériel. On a tort de préférer le plus souvent l'étude de l'homme à celle de la machine. Surtout dans le Tour actuel. Pour la première fois, ne l'oublions pas, on a vu des dérailleurs dans le Tour de France. On n'osait pas les employer et puis on s'est décidé. Est-ce un succès, est-ce une tape noire ? Tout dépend de quel point de vue l'on se place...

Cherchant à augmenter la moyenne des étapes en ligne, les organisateurs ont été comblés par le dérailleur. On va plus vite incontestablement avec le changement de vitesse et les hommes bataillent généralement avec plus d'ardeur parce qu'ils arrivent toujours, grâce au dérailleur, à trouver le développement qui convient le plus à leurs moyens. Et changeant sa multiplication selon la configuration du terrain, on ne fait jamais de gros efforts, on se vide moins, on reste plus dispos, plus volontaire, plus rageur. En montagne, par contre, le dérailleur est néfaste. Je le dis avec franchise parce que je le pense très sincèrement. Dans les cols, au cours des Tours de France passés, un homme attaquait généralement dès le bas. Il avait souvent le bon braquet. Aujourd'hui, on peut, de dix mètres en dix mètres, sans perdre contact, faire passer sa chaîne d'un pignon sur l'autre et c'est bien le diable si on ne réussit pas à tomber juste. Alors, les hommes se contentent de s'épier et de se surveiller alors qu'il y a deux ans encore, arrivant au pied d'un col, il fallait descendre pour retourner sa roue. On ne pratiquait pas la petite opération en se donnant rendez-vous. Ainsi étions-nous immédiatement égrenés dans le bas d'un col. Et celui qui repartait le premier, s'il se sentait un peu fort, n'avait aucune hésitation et allait de l'avant en faisant appel à toutes ses ressources. Le dérailleur a supprimé tout cela. Un simple geste entre le pouce et l'index et c'est fait... Lutter contre le progrès ? Je n'en ai pas en-

vie, d'autant plus que je prétends le dérailleur nuisible à la beauté de la course uniquement en montagne. Sorti des cols, c'est parfait et c'est à lui qu'on doit la course claire et nette vécue de Paris à Marseille. Qui sait s'il ne faudra pas un jour abandonner le changement de vitesse pour la montagne et ne le conserver qu'en palier ?

Mais, cette question du dérailleur ne peut me faire perdre de vue un autre point important : le moral du maillot jaune.

Dans l'art de courir le Tour de France, j'ai déjà expliqué quel magnifique effet moral pouvait causer à un homme le port du maillot jaune. Dans la première étape pyrénéenne, on a vu un Sylvere Maes transformé lors de sa crevaillon. Il répara rapidement et repartit en force sans penser un seul instant à se ménager. Il se sentait sûr de lui, persuadé qu'il allait rejoindre rapidement. J'ai connu ça... Le port du maillot jaune permet à l'athlète qui le revêt de puiser sans cesse en lui des forces nouvelles. N'oublions pas que nous approchons chaque jour un peu plus de Paris. Toute nouvelle étape franchie confirme Sylvere Maes dans son impression qu'il ne peut être battu, qu'il est le meilleur, qu'il est supérieur à tout le monde. Non, ce n'est pas de la forfanterie, c'est peut-être une confiance excessive, je n'en disconviens pas, mais c'est celle du porteur du maillot jaune.

Je vais jusqu'à croire que si Lapébie pouvait devenir pour un jour seulement le détenteur du

maillot jaune de Sylvere Maes, ce dernier éprouverait bien de la peine à le lui reprendre. Alors, le Tour de France deviendrait plus passionnant encore qu'il ne l'est actuellement, car les Belges, plus forts et plus unis, chercheraient à étouffer celui qui les a trompés.

Antonin Magne

champion du monde, deux fois vainqueur du Tour de France.

(Exclusivité « Match ».)

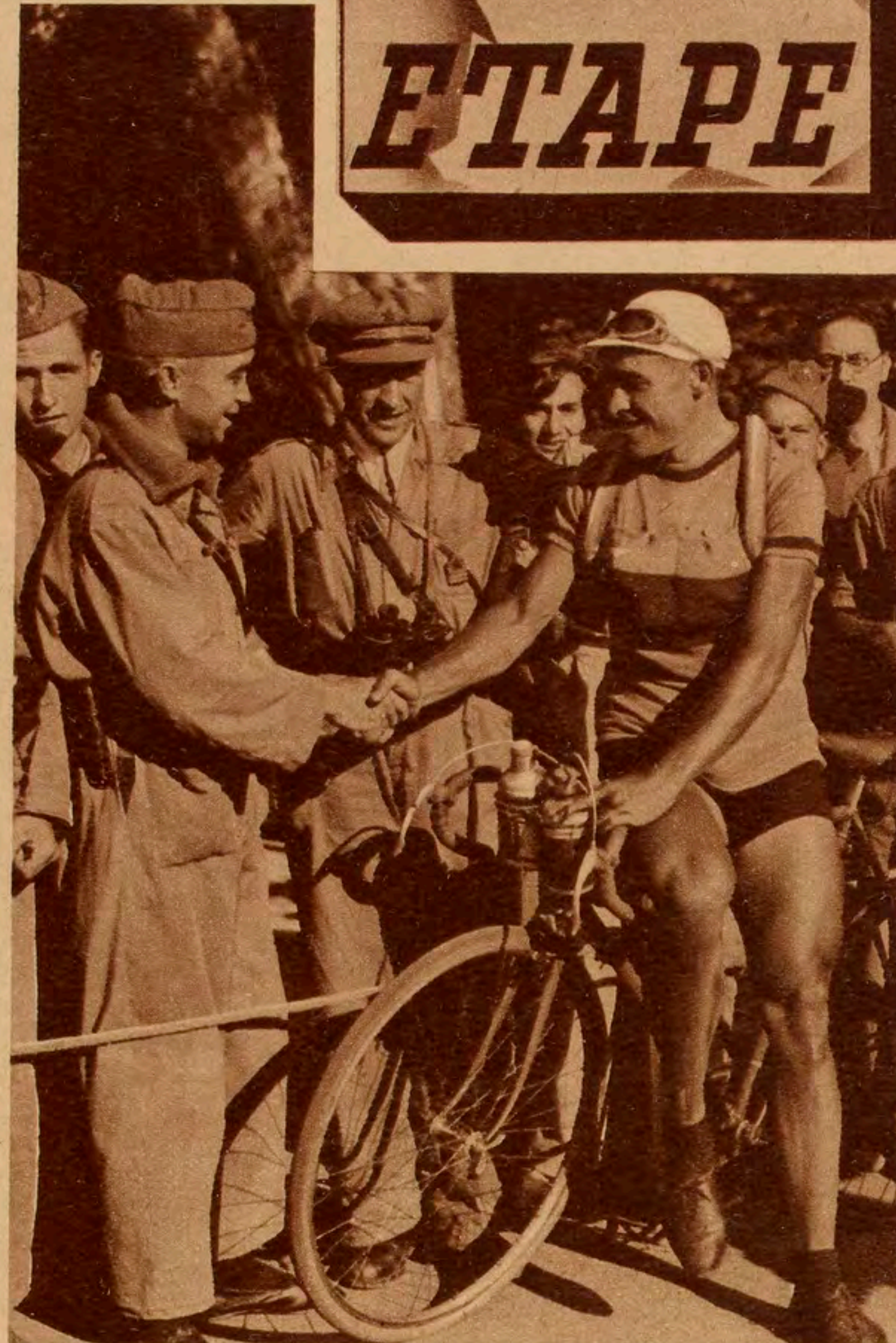
A travers un des plus beaux paysages du Tour, la caravane aborde la côte de Mont-Louis. Et le soleil inonde, avec une générosité cruelle, la route et les coteaux !

PERPIGNAN · LUCHON

14^{eme}
ETAPE



A Fontdredouse, Pierre Gallien, Carini et Mersch emmènent un peloton compact et décidé à vaincre les Pyrénées par... la douceur



Etonnante image de guerre et de paix ! A la frontière espagnole, à Bourg-Madame, des miliciens félicitent leur compatriote Canardo.



Cette photo, dont le prolongement naturel est à la page suivante, même emplacement, nous montre, au sommet de Mont-Louis, la foule — à la fois militaire et civile — accueillant le passage du peloton dont elle a pu suivre la marche tranquille à travers les lacets de la route pyrénéenne.



Beau paysage pyrénéen aveuglé de lumière et de chaleur. A la sortie d'Ur-les-Escades, le sprinter Meulenberg et l'individuel Passat conduisent les pèlerins du Tour de France.



Oh ! Quelle déception !

par JEAN DE LASCOUMETTES

(Luchon, d'un de nos envoyés spéciaux)

L'on croyait, ce matin mauve du 17 juillet, tandis que l'on croisait des camions lourds de pêches mûres s'en allant de Perpignan vers la montagne, qu'une belle bataille allait se déclencher. Depuis quelques étapes, les escarmouches succédaient aux escarmouches. Les coureurs voulaient démontrer aux organisateurs qu'ils étaient pleins de cet esprit combatif dont le défaut avait valu la création d'étapes contre la montre. Mais, précisément, on savait ce matin qu'il n'y aurait plus de course contre la montre. Et c'est pourquoi, sans doute, l'on a pensé que toute manifestation de bon vouloir était inutile.

Nous avons été de déception en déception, au long de cette journée gâchée par son morcellement. Une étape à Bourg-Madame, une étape à Ax-les-Thermes, une étape à Luchon. Tout cela pour couvrir presque deux cents kilomètres, et ajouter un rien à signaler au communiqué quotidien.

Le temps était favorable, l'air frais, le ciel clair et la montagne adorablement enjôleuse. Mais que voulez-vous que l'on fit sur le parcours Perpignan-Bourg-Madame, qui est une entrée en matière ? Tout le monde arriva ensemble pour terminer un sprint gagné par Meulenberg, à quelques mètres de la frontière espagnole. Entre gens de bonne compagnie, on n'abandonne pas l'aimable commerce de convives choisis après les hors-d'œuvre. La montée du Puymorens suivait. C'était un plat de résistance. Mais les premières bouchées du menu étaient déjà digérées. On l'avalait d'un même élan, d'une même bouchée, encore que Canardo prit à un moment donné quelque avance et conservait quelques centimètres pour gagner un tiers d'étape et de lauriers dans Ax-les-Thermes tout surpris de notre arrêt.

Nouvelle digestion à Ax. Re-départ. Répétition des deux premiers actes. Et Meulenberg de nouveau vainqueur à Luchon. Pas mal de kilomètres parcourus sans résultat. Et une course d'une mortelle désolation, d'un sublime ennui.

Nous en étions arrivés, les suiveurs, à ne plus savoir ou à ne plus comprendre ce qui se passait. Nous hésitions à nous élancer trop à l'avant du peloton, ne sachant si, par hasard, on ne l'arrêterait pas pour un sprint quelconque dans tel ou tel patelin réputé pour ses truites ou son confit d'oie. Cela n'a vraiment rien de drôle, une course par addition de points en sprints successifs, disputée sur des routes qui méritent mieux et dans un cadre fait pour de plus glorieux efforts. Nous nous faisons l'effet de gens en tournée donnant ici ou là, au hasard des engagements, un peu de spectacle, et vraiment je me demandais si nous avions quelque droit de juger moins sportif le numéro que Leducq, Charles Pélissier, Pierre Magne et Ferdinand Le Drogo présentent sous un chapiteau célebre.

Ce fut une étape de lente reptation. Toute la troupe, bien soudée, mit un quart d'heure de plus que n'en avaient mis l'an dernier Vervaecke et Maes à gagner Bourg-Madame. Elle ne trouva pas d'autre motif de s'énervier par la suite. D'ailleurs, tout effort concerté ou mûri eût été vain sur ces fragments d'itinéraires mesquins. Et l'on ne saurait en tenir rigueur aux acteurs de ce drame à qui l'on ne laissait jamais le temps de se mettre dans la peau et dans le mouvement de leur rôle. Cette étape, qui eût pu être une belle étape chèrement disputée — les journées précédentes le laissaient présager — fut une ennuyeuse et inutile balade par l'erreur de ce morcellement dont on cherche en vain la raison, puisque l'on courait en ligne du départ à l'arrivée.

C'est tout ce qu'il y a à retenir de ce Perpignan-Luchon à la « Père Tranquille », à

part le dérèglement des fonctions critiques des gens qui participaient à cette fête sans carillons. On finissait par avoir déjeuné trois fois avant qu'il fût l'heure du thé. Et l'on tâchait de garder son appétit ouvert pour le lunch imprévu qui pouvait vous être offert. C'était presque l'étape militaire avec la halte horaire, un simple déplacement de troupes où il n'était besoin de prévoir ni tactique ni stratégie. Non seulement une mesure pour rien, mais une journée « loupée ». Une étape à effacer sur le tableau noir où s'inscrivent les souvenirs du Tour de France, une neutralisation, en somme, des premiers deux cents kilomètres de la chaîne pyrénéenne. Ce n'est certainement pas ce qu'avaient voulu les organisateurs, mais c'est ce qu'ils ont obtenu sans le moindre profit pour personne.

Plusieurs heures après l'arrivée à Luchon, sous les tilleuls des allées d'Etigny, ou cherche en vain à comprendre, et l'on sollicite vainement le fait qui pourrait illustrer cette journée désespérément creuse. Ce ne peut être, évidemment, l'abandon d'Ezquerria et de Holland. Ont-ils été vaincus par l'ennui ? C'est sans doute la dégringolade, dans l'Ariège, d'une camionnette de pains fraîchement défournés. Voilà, en tout cas, l'événement saillant de cette journée qui ne méritait d'être immortalisée que par un fait divers heureusement sans importance. Il reste à souhaiter que l'on recoure un beau jour un Perpignan-Luchon pour de vrai, et non pas découpé en tranches comme une tarte à la crème pour enfants bien sages.



Le col de Puymorens a été franchi par les coureurs avec un touchant ensemble. En voici les premières pentes, avec un panorama sur la prestigieuse vallée qu'arrose un torrent mugissant.



Tous les ans, des centaines de spectateurs se pressent au sommet du col de Puymorens. Voici, le premier, l'Espagnol Berrendero qui passe à belle allure.



Une fois le sommet de Puymorens franchi, il s'agit de descendre. Et, pour une fois, les nuées n'obscurcissent pas l'âpre et pittoresque paysage !



Canardo, vainqueur à Ax-les-Thermes, s'appuie à une voiture et pose avec amabilité devant l'objectif de Match.



Ce n'est pas le fameux Tarascon de Daudet, c'est le joli site montagnard de Tarascon-sur-Ariège, où les coureurs passent sans vaine précipitation. Dame! la route est longue !

Karel Steyaert s'est-il trompé ?

par JEAN ANTOINE

(Luchon, d'un de nos envoyés spéciaux)

Le Tour continue. Sylvère Maes a toujours le maillot jaune. Personne n'a rien tenté, entre Perpignan et Luchon, pour le lui enlever. Les bonifications, maudites par tous il y a une semaine encore, ont été distribuées par les organisateurs avec la plus grande générosité. Les étapes courtes en montagne ont, espérons-le, vécu. Seule une crevaisson de Maes dans la descente du Portet d'Aspet a présenté quelque intérêt. Lapébie démarra, mais Maes seul revint comme il voulut, après avoir changé de roue avec Kint.

Il a prouvé sa grande forme et, visiblement, depuis Nice, depuis le Galibier, même, il s'est réservé pour l'étape des quatre cols qui va nous mener de Luchon à Pau, à l'heure où vous lirez ces lignes. Au problème du Tour 1937 il reste une seule inconnue : Lapébie peut-il endosser le maillot jaune à Luchon ? Evidemment, l'écart est insignifiant. C'est celui d'une crevaisson en montagne où Maes peut se trouver seul, car certains sont fatigués. Rien n'est impossible. Et ce qui nous étonne, précisément, c'est que le mathématicien Steyaert ait commis cette année deux fautes graves dans la direction des chances belges. Tout d'abord, trente kilomètres avant Digne, n'a-t-il pas eu tort de considérer le seul Vicini comme ennemi public n° 1, permettant à ses hommes de ne pas réagir quand Lapébie tenta une échappée qui lui faisait regagner à l'arrivée plus de six minutes au classement général ? Il semble que Steyaert ait, ce jour-là, mésestimé un adversaire d'autant plus dangereux qu'il était inattendu et que les Belges n'auraient pas dû oublier ses excellentes performances dans les Pyrénées, en 1934. Ces erreurs-là se paient généralement très cher dans un Tour de France. Celle-ci risque d'obliger Sylvère Maes à de gros efforts dans Luchon-Pau. Efforts toujours inutiles pour un porteur de maillot jaune qui doit toujours prévoir le pire et se méfier de la surprise inévitable un jour ou l'autre. Toutefois, on doit dire que lorsque Karel Steyaert committit cette imprudence, il ne s'attendait nullement au bouleversement du règlement décidé à Marseille par le directeur de la course. Steyaert, qui avait réservé ses hommes pour gagner le Tour entre Nice et Perpignan, au cours des étapes contre la montre avec départs séparés par équipes, pouvait laisser partir Lapébie avant Digne, puisqu'il avait la certitude de tenir à Perpignan les deux premières places du classement général avec Maes et Disseaux. Mais cette échappée

de Lapébie consentie, on s'explique mal qu'à Marseille il se soit incliné aussi facilement devant une décision qui lésait aussi nettement les intérêts de ses hommes. Certains affirment qu'il a fort bien joué en réussissant à faire supprimer l'étape contre la montre avec départs individuels prévue dans le col de Puy-morens. N'a-t-il pas fait un marché de dupe ? Les quelques douze minutes d'avance que Maes pouvait acquérir sur ses rivaux entre Perpignan et Nice ne compensaient-elles pas largement les deux ou trois minutes que Sylvère Maes aurait peut-être perdues — cela n'est pas sûr — entre Bourg-Madame et Ax-les-Thermes, dans la course individuelle ? En vérité, Steyaert a fait un marché de dupe. Quel mobile a pu le faire agir ainsi ? Il a surestimé la forme de ses hommes. La certitude de vaincre dans n'importe quelle condition l'a-t-elle rendu moins prudent ? C'est possible. Néanmoins, on peut penser que le directeur technique de l'équipe belge a pris des risques qu'en aucun cas il ne devait encourir. L'expérience nous a, en effet, appris qu'on n'a jamais gagné le Tour d'assez loin et qu'un incident est toujours possible, surtout dans la montagne. Et si Lapébie, en très grande forme, quoique seul, prenait le maillot jaune à l'arrivée à Pau, de quoi l'avenir serait-il fait ? Il est probable que, très énergiquement, Karel Steyaert chercherait à rétablir la situation et à effacer ses torts. Il lui faudrait alors exiger impérativement le rétablissement intégral du programme prévu de Bordeaux à Paris, c'est-à-dire les étapes contre la montre avec départs séparés par équipes.

Voilà la situation à mi-traversée des Pyrénées. Mais quel gâchis ! Nous avons enregistré des moyennes lamentables entre Perpignan et Luchon. Pour la première fois, de mémoire de Luchonnais, on vit trente hommes au sprint sur les allées d'Etigny. Enfin, les cols n'ont servi à rien et c'est bien la première fois aussi.

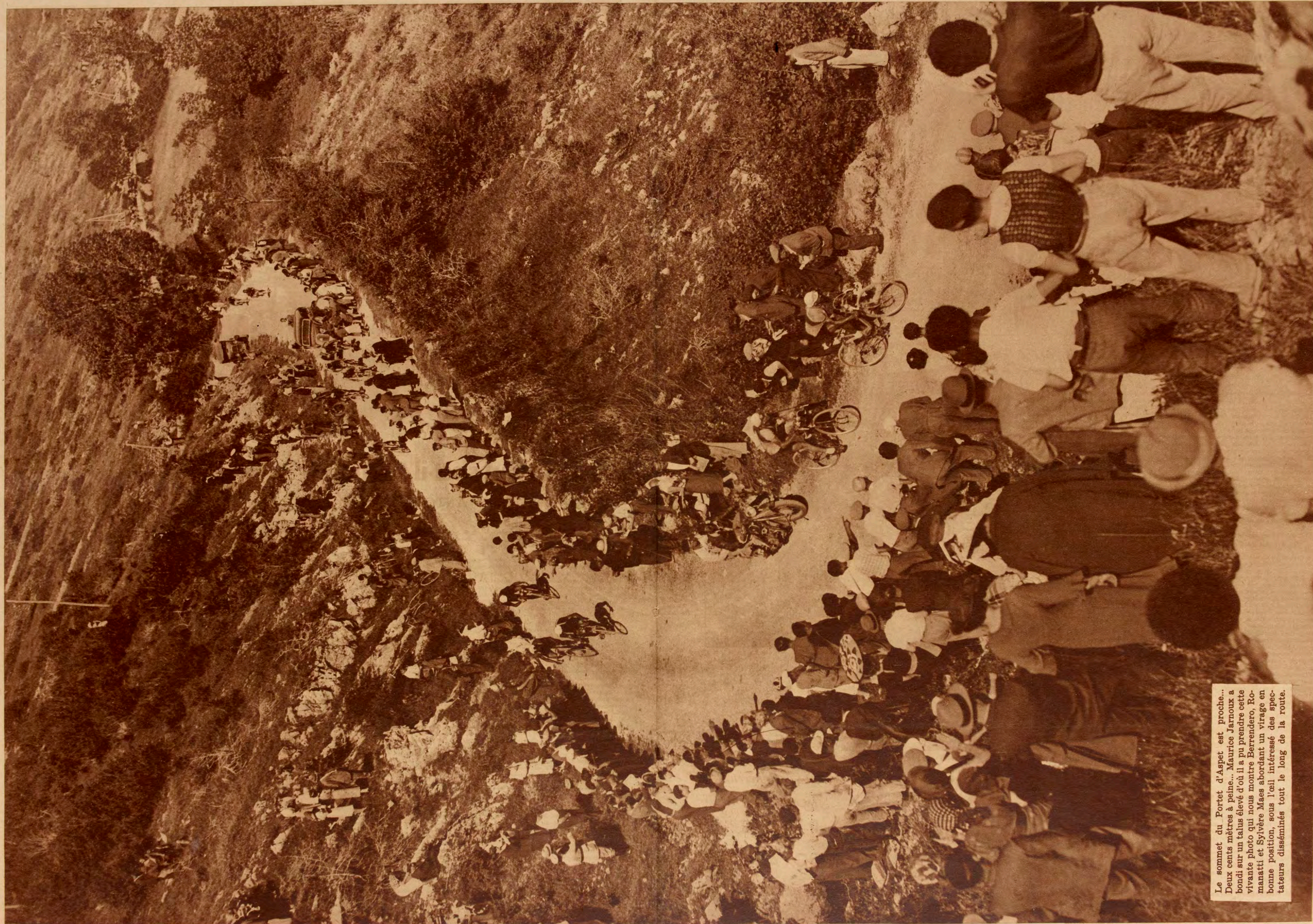
Tout cela prouve le déséquilibre actuel du Tour mené par des gens trop nerveux, trop impressionnables, pour des raisons diverses, et qui, telles des girouettes, tournent à tous les vents, sans même discerner la gravité des modifications qu'ils apportent en hâte à une construction qui paraissait solide, mais dont seule subsiste la façade. En faussant le jeu à Marseille, on a déréglé cet instrument qu'on croyait de précision. Il se pourrait que demain on soit obligé de réparer les accros. Il est vrai que les maîtres du Tour ont des boîtes de fil blanc à leur disposition.



Nouveau col, nouvelles difficultés, qui n'effraieront pas un peloton singulièrement uni. Ainsi commence, dans une épaisse et luxuriante végétation, le col de Port.



Le sol du col de Port n'est pas des plus raffinés. Aussi, sur cette terre rocailleuse, nos « Tour de France » poussent-ils énergiquement sur les pédales.



Le sommet du Portet d'Aspet est proche...
Deux cents mètres à peine... Maurice Jarnoux a
bondi sur un talus élevé d'où il a pu prendre cette
vivante photo qui nous montre Berrendero, Ro-
manatti et Sylvère Maes abordant un virage en
bonne position, sous l'œil intéressé des spec-
tateurs disséminés tout le long de la route.



Devant une quadruple haie de spectateurs bien rangés et enthousiastes, Berrendero passe premier au sommet du col de Port.

(Luchon, d'un de nos envoyés spéciaux)

Procédons par ordre, et ne confondons pas Bourg-Madame avec Ax-les-Thermes ou Luchon avec Perpignan. Certes, avec les tiers d'étape, on a le droit de se tromper, mais cela ne faciliterait pas la clarté du récit. Voire encore... Ces tiers d'étape n'ont-ils pas été semblables les uns aux autres, se terminant par des sprints de gros pelotons dont deux furent remportés par le Belge Meulenberg, un par l'Espagnol Canardo ? Seuls les kilométrages ont donc changé, et aussi les instants de la journée durant lesquels ces tiers d'étape furent disputés, parce qu'on en connut un à l'aube, le second en fin de matinée, le troisième en plein après-midi. Quatorze heures sur les routes... comme dans Bordeaux-Paris, avec des « arrêts-buffet », par exemple à Bourg-Madame et à Ax-les-Thermes.

Du sprint de Meulenberg à celui de Canardo

De Perpignan on partit en pleine nuit. Quatre heures du matin. Autant vous dire tout de suite que la plupart des Perpignanais nocturnes ne s'étaient pas couchés, n'ayant abandonné la loge que sur le coup de trois heures, pour l'ouverture du contrôle. Les plus malins s'étaient installés sur les allées mêmes du Castillet. C'était plus simple... Et l'on partit dans le noir, derrière un groupe d'hommes à peu près frigorifiés et qu'on voyait pédaler lentement, péniblement, dans le rayon des phares. Puis le ciel s'empourpra. Alors, le Suisse Amberg démarra. « Folie ! », pensèrent Martano, Marcaillou et Danneels lancés à sa poursuite et qui se refusèrent de le relayer. « Folie en ce qui les concerne », pensa Amberg qui dit leur fait au Belge, à l'Italien et au Français. Marcaillou prit mal la chose. Un combat de boxe rapide se déroula entre les deux hommes pourtant occupés à pédaler, et Amberg, knock out, s'allongea de tout son long sur la route, entraînant Martano dans sa chute... Et l'on parla de l'incident jusqu'à Bourg-Madame, le Grasso Puppo s'énervant seul pour gagner la prime de Mont-Louis. A Bourg-Madame, Meulenberg surgit en flèche dans les derniers mètres et, passant la ligne serra ses freins, alors que Canardo, battu de peu, s'en allait jusqu'au petit pont-frontière où des miliciens l'accueillirent à bras ouverts. Un cordon de gardes mobiles ferma alors le pont et le Tour repartit, rencontrant quelques miliciens un peu plus loin, sur la route neutre...

Et Canardo encore !

Entre Bourg-Madame et Ax-les-Thermes se dresse Puymorens. Monté facilement, il fut descendu aussi facilement par une trentaine d'hommes. L'un d'eux fut plus adroit, Canardo précisément, à qui les encouragements des miliciens avaient donné des ailes. Il finit bon premier dans Ax-les-Thermes où l'on plonge de la montagne comme on dégringole de la rue Lepic sur la place Blanche. Marcaillou finit second. Il avait été à peine moins audacieux que Canardo.

Et Meulenberg encore

Jusqu'à col du Portet, le dernier tiers d'étape fut quelconque. Là, les bons grimpeurs se détachèrent qui se retrouvèrent dans le col

des Ares où Sylvere Maes creva. Kint lui donna sa roue et Sylvere Maes, déchainé, refit à toute allure le terrain perdu. Lui revenu, la course languit de nouveau. Dans les nuages de poussière soulevés par les voitures, dans la descente du col des Ares, tous les partants du matin revinrent, à quelques rares exceptions près. Il y avait Meulenberg parmi eux. Et puis Deltour, et Ton Van Shendel dont on suivit une tentative de fugue avec le plus vif intérêt. Meulenberg laissa faire. Le visage blanchi par la poudre des routes, il semblait être un Pierrot échappé de quelque estrade foraine, et c'est sous cette carapace de boue qu'il coupa, pour la seconde fois depuis le matin, en bon premier, la ligne d'arrivée.

Le classement général était inchangé. On ne perdait que deux hommes, l'Anglais Holland, resté sans boyaux, et l'Espagnol Ezquerria, souffrant de furoncles. On avait retrouvé, si l'on peut dire, Berrendero, bon premier au Puymorens, puis au Portet, et de nouveau candidat à la couronne du meilleur grimpeur visée par Félicien Vervaecke.

Félix Léviton.

Les classements de la quatorzième étape A Bourg-Madame

1. Elói MEULENBERG, en 3 h. 55 m. 15 s. (moy. : 25 km. 249), même temps avec bonif. : 3 h. 53 m. 45 s. ;
2. Fréchaut, même temps (avec bonif. : 3 h. 54 m. 30 s.) ; 3. Vicini, même temps ; 4. ex-æquo : S. Maes, Vervaecke, Muller, Van Schendel, Vissers, Lowie, Disseaux, Introzzi, Cosson, Gallien, Romanatti, Tanneveau, Camusso, Laurent, Lapébie, Canardo, Passat, Chocque, Goujon, Ducazeaux, Braeckveldt, Amberg, Kint, Cloarec, Dubois, Deloor, Lemarié, Martano, Puppo, Carini, Marcaillou, tous même temps, etc...

A Ax-les-Thermes

1. Mariano CANARDO, en 2 h. 0 m. 5 s. (moy. : 29 km. 479), temps avec bonif. : 1 h. 58 m. 35 s. ;
2. Marcaillou, même temps (avec bonif. : 1 h. 59 m. 20 s.) ; 3. Cosson, 4. Tanneveau, même temps ; 5. ex-æquo, tous les autres et dans le même temps que Canardo, sauf : 54. Lowie, 2 h. 1 m. 1 s. ; 55. Braeckveldt ; 56. Ezquerria, même temps ; 57. Wierinx, 2 h. 3 m. 35 s. ; 58. Holland, même temps, etc., etc...

A Luchon

1. Elói MEULENBERG, en 6 h. 22 m. 48 s. (moy. : 26 km. 178), avec bonif. : 6 h. 21 m. 18 s. ;
2. Deloor, même temps (avec bonif. : 6 h. 22 m. 6 s.) ; 3. Fréchaut, 4. Bautz, 5. Deltour, 6. ex-æquo : Maes, Vervaecke, Disseaux, Lowie, Introzzi, Camusso, Lapébie, Marcaillou, Tanneveau, Canardo, Berrendero, Van Schendel, Mersch, Pedrolí, Amberg, Egli, Vicini, Vissers, Braeckveldt, Cosson, Galateau, Gallien, Goasmat, Laurent, Oubron, Passat, Puppo, Romanatti, tous même temps, etc., etc...

LE CLASSEMENT GENERAL A LUCHON

1. S. MAES, 96 h. 46 m. 40 s. ;
2. Lapébie, 96 h. 48 m. 58 s. ; 3. Vicini, 96 h. 51 m. 53 s. ; 4. Disseaux, 96 h. 51 m. 57 s. ; 5. Vissers, 96 h. 54 m. 10 s. ; 6. Amberg, 97 h. 4 m. 1 s. ; 7. Lowie, 97 h. 8 m. 46 s. ; 8. Camusso, 97 h. 11 m. 49 s. ; 9. Vervaecke, 97 h. 14 m. 30 s. ; 10. Marcaillou, 97 h. 19 m. 12 s. ; 11. Chocque, 97 h. 20 m. 47 s. ; 12. Gallien, 97 h. 34. 44 s. ; 13. Bautz, 97 h. 39 m. 28 s. ; 14. Deloor, 97 h. 39 m. 53 s. ; 15. Braeckveldt, 97 h. 43 m. 5 s., etc.



Les scènes classiques du ravitaillement ont bouleversé la population de Saint-Girons et l'on suit, même des fenêtres, ces opérations sonores et précipitées.



**POUR LE TOURISME
POUR LA COMPÉTITION**

**MONTEZ LES
PNEUS
et
BOYAUX**

HUTCHINSON

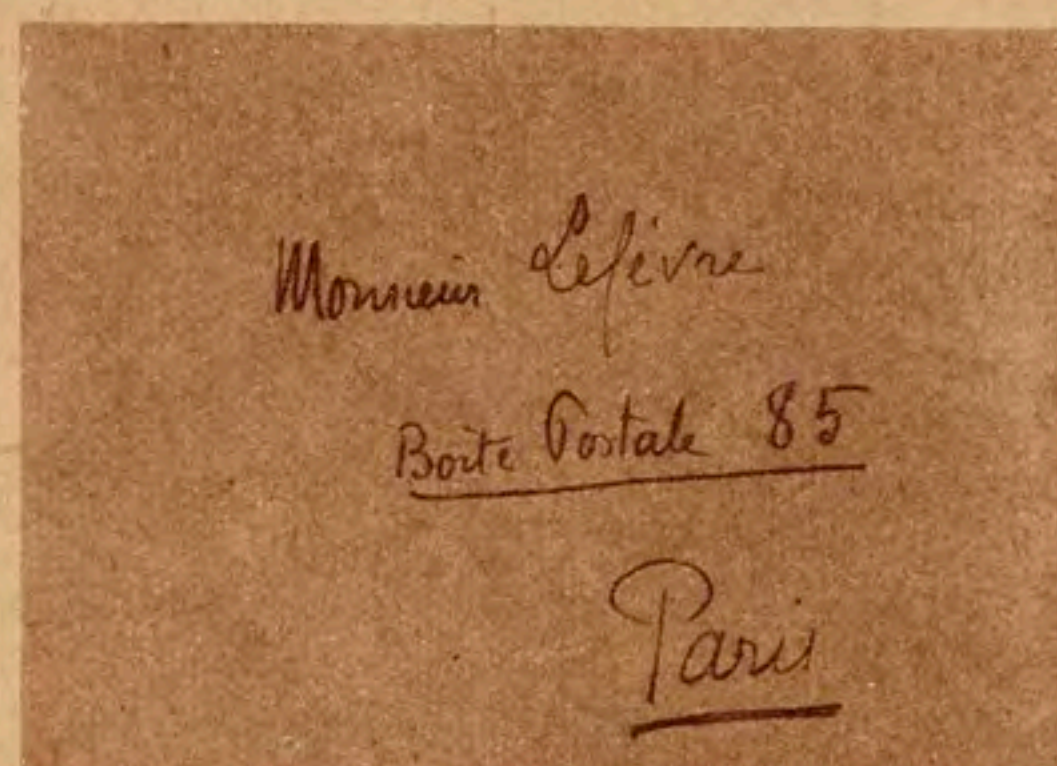
Les Concours de Pronostics de "Match" dotés de plus de 100.000 fr. de prix en espèces

PARTICIPEZ AU SIXIÈME ET DERNIER CONCOURS DE PRONOSTICS

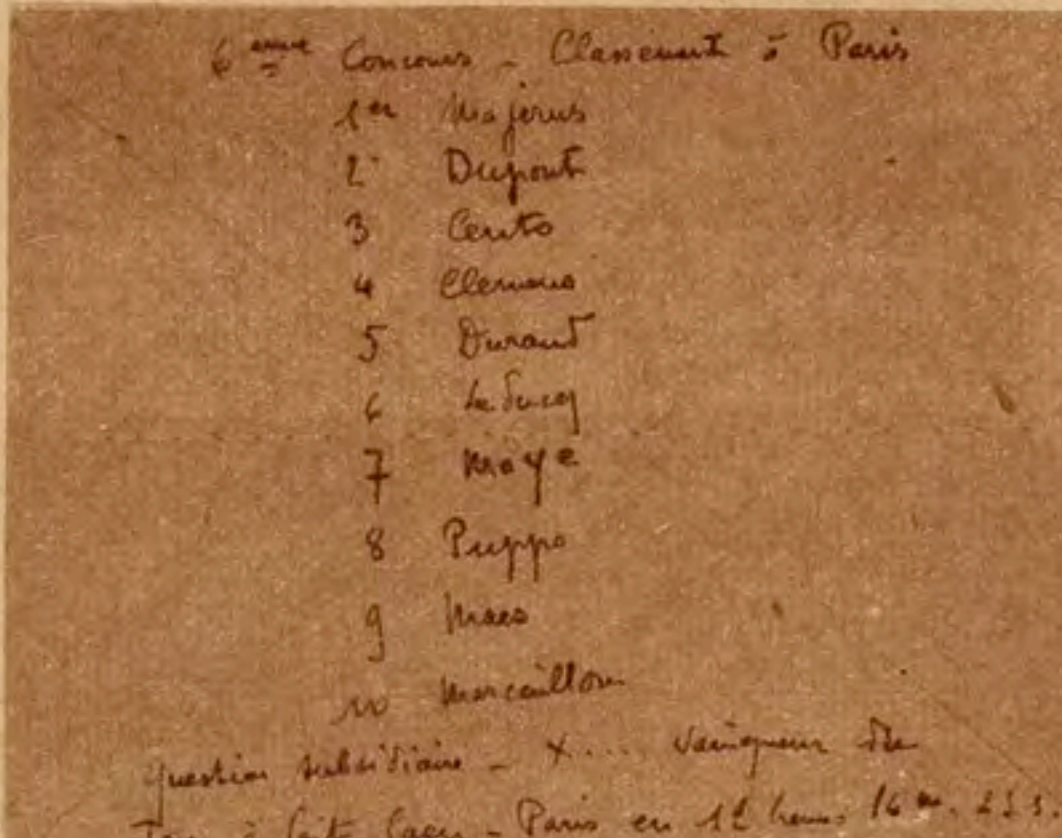
Cette fois encore nous vous donnons dix fois plus de chances

BON F¹ CONCOURS DE PRONOSTICS
TOUR DE FRANCE
Sixième concours :
LE CLASSEMENT A PARIS
M. (nom et prénom bien lisibles)
demeurant à
(à insérer dans l'enveloppe)

Voici la manière dont les lettres des concurrents doivent être postées et la façon d'inscrire au verso les pronostics.



BON F² CONCOURS DE PRONOSTICS
TOUR DE FRANCE
Sixième concours :
LE CLASSEMENT A PARIS
M. (nom et prénom bien lisibles)
demeurant à
(à insérer dans l'enveloppe)



BON F³ CONCOURS DE PRONOSTICS
TOUR DE FRANCE
Sixième concours :
LE CLASSEMENT A PARIS
M. (nom et prénom bien lisibles)
demeurant à
(à insérer dans l'enveloppe)

BON F⁷ CONCOURS DE PRONOSTICS
TOUR DE FRANCE
Sixième concours :
LE CLASSEMENT A PARIS
M. (nom et prénom bien lisibles)
demeurant à
(à insérer dans l'enveloppe)

BON F⁴ CONCOURS DE PRONOSTICS
TOUR DE FRANCE
Sixième concours :
LE CLASSEMENT A PARIS
M. (nom et prénom bien lisibles)
demeurant à
(à insérer dans l'enveloppe)

BON F⁸ CONCOURS DE PRONOSTICS
TOUR DE FRANCE
Sixième concours :
LE CLASSEMENT A PARIS
M. (nom et prénom bien lisibles)
demeurant à
(à insérer dans l'enveloppe)

BON F⁵ CONCOURS DE PRONOSTICS
TOUR DE FRANCE
Sixième concours :
LE CLASSEMENT A PARIS
M. (nom et prénom bien lisibles)
demeurant à
(à insérer dans l'enveloppe)

BON F⁹ CONCOURS DE PRONOSTICS
TOUR DE FRANCE
Sixième concours :
LE CLASSEMENT A PARIS
M. (nom et prénom bien lisibles)
demeurant à
(à insérer dans l'enveloppe)

BON F⁶ CONCOURS DE PRONOSTICS
TOUR DE FRANCE
Sixième concours :
LE CLASSEMENT A PARIS
M. (nom et prénom bien lisibles)
demeurant à
(à insérer dans l'enveloppe)

BON F¹⁰ CONCOURS DE PRONOSTICS
TOUR DE FRANCE
Sixième concours :
LE CLASSEMENT A PARIS
M. (nom et prénom bien lisibles)
demeurant à
(à insérer dans l'enveloppe)

VOICI LE SIXIÈME CONCOURS DE PRONOSTICS

QUELS SERONT, DANS L'ORDRE, LES DIX PREMIERS DU CLASSEMENT GÉNÉRAL APRÈS L'ARRIVÉE A PARIS, LE DIMANCHE 25 JUILLET ?

PREMIER PRIX : 6.000 FRANCS EN ESPÈCES
DEUXIÈME PRIX : 4.000 FRANCS EN ESPÈCES
TROISIÈME PRIX : 2.000 FRANCS EN ESPÈCES

NOS LECTEURS POURRONT ENVOYER DIX RÉPONSES AU LIEU D'UNE.

Les concurrents devront en outre répondre à la question subsidiaire suivante destinée à départager les ex-æquo :

QUEL SERA LE TEMPS EXACT DU VAINQUEUR DU TOUR DE FRANCE DANS LA DERNIÈRE ÉTAPE CAEN-PARIS ?

En effet, pour participer à ce concours, il s'agit d'envoyer à M. Lefèvre, Boîte postale 85, Paris, une enveloppe affranchie à 0 fr. 65 et contenant, avec un franc en timbres-poste, un bon découpé dans ce numéro de « Match », daté du 20 juillet, sur lequel le concurrent devra inscrire lisiblement son nom et son adresse.

Tout lecteur pourra donc envoyer dix bons dans dix enveloppes différentes, avec dix fois un franc en timbres-poste.

Au dos de chaque enveloppe, le concurrent indiquera, très lisiblement, quels seront, dans l'ordre, les dix premiers du classement général du Tour de France après l'arrivée à Paris, le 25 juillet, et quel sera le temps du vainqueur au classement général pour l'étape Caen-Paris.

LES RÉPONSES DEVRONT ÊTRE POSTÉES AU PLUS TARD LE 23 AVANT MINUIT, CECI POUR PERMETTRE AUX LECTEURS DE PROVINCE DE BÉNÉFICIER DES RENSEIGNEMENTS DE L'ÉTAPE DU 23 JUILLET.

Passé cette date, aucune enveloppe ne sera valable.

Douze mille francs de prix seront attribués aux concurrents : 6.000 francs à l'auteur de la liste exacte ou à son défaut de la liste s'en rapprochant le plus : 4.000 francs et 2.000 francs aux réponses les plus proches de la liste classée première.

EN CAS D'EX-ÆQUO, CES PRIX SERONT DISTRIBUÉS EN PARTS ÉGALES ENTRE LES LAUREATS

« Match » ne veut tirer aucun bénéfice de ce concours mais, au contraire, encourager les sports. Aussi... la différence entre le montant des participations des concurrents et le total des prix distribués sera affectée à l'aviation populaire, sous le patronage et le contrôle du ministère de l'Air qui désignera les commissaires à cet effet. Le contrôle du concours sera effectué sous la surveillance de M^r Lefèvre, huissier à Paris.

RESULTATS DU

TROISIÈME CONCOURS DE PRONOSTICS DE « MATCH »

Arrivée du Tour de France à Perpignan

DEUX PREMIERS PRIX

(Toute la liste) se partagent également 10.000 fr.

M. ESCLARMONDE Jean (Bordeaux)

M. VANET Paul (Paris)

DIX DEUXIÈMES PRIX

(ont exactement indiqué les sept premiers au classement général)

Se partagent également 5.000 francs :

Mme GILBERT, Paris ; M. LARDET Paul, Poitiers ; M. Robert CHATIGNY, Laon (Aisne) ; M. Paul HERVE, sergent, base aérienne de Dijon ; M. LORY Emile, La Souterraine (Creuse) ; M. CHEMINET André, Chamalières (Puy-de-Dôme) ; M. BOULANGER Célestin, Nantes (Loire-Inférieure) ; M. BARCELONA Antoine, Oullins (Rhône) ; M. VANET Paul, Paris ; M. DUPUY Roger, Thourrotte (Oise).

CENT-VINGT-SEPT TROISIÈMES PRIX

(ont indiqué exactement les six premiers au classement général)

Se partagent également 3.000 francs :

M. Marmouget Pierre, Paris ; M. Guirande Etienne, Bordeaux (Gironde) ; M. Parant Martial, Montbard (Côte-d'Or) ; M. Vranx Pierre, Haumont (Nord) ; M. Doquet René, Châlons-sur-Marne (Marne) ; M. Fossier Marcel, Montcy-Saint-Pierre (Ardennes) ; Mlle Glacet Marie, Haumont (Nord) ; M. Doquet René, Châlons-sur-Seine ; M. Ouradi M., Paris (6^e) ; Mlle Louis Ginette, Soissons ; M. René Piquemal, Montpeller.

Mlle Noble Paulette, Libourne (Gironde) ; M. Bourre André, Paris ; M. Bernard Hubert, Paris ; M. Le Houck Maurice, à Praz-Coutart (Haute-Savoie) ; M. Gouin Maurice, Cauderan (Gironde) ; M. Baquero Louis, Saint-Bris (Gironde) ; M. Peramond Fernand, Perpignan (P.-O.) ; M. Desforges Pierre, Le Mans (Sarthe) ; M. Obel Gaston, Mont-Saint-Aignan (Seine-Inf.) ; M. Cornet Maurice, Saint-Omer (P.-de-C.) ; M. Louis Lucien, Dijon ; M. Nicolas Emile, Lanester (Morbihan) ; M. Barbotin Emile, Versailles.

M. Closset Rodolphe, Bruxelles ; M. Marchal Robert, Paris ; M. Rol Pierre, Berck-Ville (P.-de-C.) ; Mme Lecercle Julienne, Sedan (Ardennes) ; M. Marquet André, Reims (Marne) ; M. Lair Anatole, Paris ; M. Belin Edouard, Verdun (Meuse) ; M. Dupuis Roger, Thourrotte (Oise) ; Elyane Gosset, aux Saints-Pères, Meaux (S.-et-M.) ; M. Couasnon Jean, Saint-Benoît (Ille-et-Vilaine) ; Emma Martin de Raedt, Lyon-Montchat (Rhône) ; M. Hardellet Louis, Pussay (S.-et-O.) ; M. Hoerner Ferdinand, Paris ; Mlle Beguin Odette, à Fourmies (Nord) ; M. Mauduit Roland, Vendôme (L.-et-C.).

M. Meunier Arnold, Cour-Saint-Maurice (Doubs) ; M. Demarque Jean, Mouvaux (Nord) ; M. Gehin Henri, aux Amias, Saulxures-sur-Moselottes (Vosges) ; M. Le Coq Yves, Plesidy (C.-d.-N.) ; M. Bertrand Jean, Paris (15^e) ; M. Casart Charles, Paris ; Mme Piques Irma, Nice (A.-M.) ; M. Lacombe Léo, Bordeaux ; M. Meunier Raymond, Strasbourg (Haut-Rhin) ; M. Rosiaud Jean, Praz-Coutart (Hte-Savoie) ; M. Causse Louis, Montpellier (Hérault) ; M. Châtigny Robert, Laon (Aisne) ; M. Riessen Paul, Genève (Suisse) ; M. Wangerme Pierre, Roubaix (Nord) ; M. Lassalle Georges, Lons, par Pau (B.-P.) ; M. Chaumier Georges, Colombes (Seine) ; M. Surault Camille, Civray (Vienne).

M. Deshayes Jean, Etampes (S.-et-O.) ; M. Turbout Jean, Strasbourg ; Mme Chenivasse Germaine, Paris ; M. Fontaine Louis, Pantin (Seine) ; M. Ferrand Emmanuel, Paris ; M. Gassier Raoul, Nantes ; M. Boitard Robert, Paris ; Mme Foulon Augustine, Paris (18^e) ; M. Delaine Robert, Paris (11^e) ; M. Alsat François, Differ-

dange (Luxembourg) ; M. Jean Praloux, à Isoire (P.-de-D.).

M. Haenen Jean-Ippolite, à L'Esquibat-Condât, par Jumel (L.-et-G.) ; M. Roge Pierre, Nevian (Aude) ; M. Hoet Arthur, Fourmies (Nord) ; M. Duguet Jacques, Soisy-sur-Seine (S.-et-O.) ; M. Lagrosse Lucien, Châlons-sur-Marne (Marne) ; M. Christophe Henri, Paris ; M. Guillon André, Paris ; M. Champoussin Ernest, Dijon ; Mlle Glacet Madeleine, Haumont (Nord) ; M. Mourrot Paul, Frouard (M.-et-M.) ; M. Caze Jean, Bordeaux ; M. Grivet Marcel, à Engles (Vendée) ; M. Chevalier Maurice, Genève (Suisse) ; M. Ratte Emile, Puisseux (Loiret).

M. Couvreur André, Amiens (Somme) ; M. Mercier Jean, Paris ; M. Loiseau Jules, Paris ; M. Oullé Jules, Paris ; M. Coniglio Honoré, Nice ; M. Mathieu Pierre, Bourg-en-Bresse (Ain) ; M. Vignon Robert, Villebon-sur-Yvette (S.-et-O.) ; M. Philippe Jacques, Masson-Auxonne (Côte-d'Or) ; M. Fourrel de Frettes Jack, Viroflay (S.-et-O.) ; Irénée Egger, à Rueyres-les-Prés, canton de Fribourg (Suisse).

M. Humbert, Ceffonds, par Montier-en-Der (Haute-Marne) ; M. Simon René, Les Brûleux, Jura Bernois (Suisse) ; M. Le Normant François-Auguste, Brest (Finistère) ; M. Blanchon Yves, Cérès (Pyr.-Or.) ; M. Pitten Claude, Cauchy-à-la-Tour (P.-de-C.) ; M. Dagand Allain, Belfort ; M. Squerins Roger, Valenciennes (Nord) ; M. Paris Georges, Cherbourg (Manche).

M. le Dr Le Bonniec Yves, Saint-Nicolas de Pelem (C.-du-N.) ; M. Greillet Marcel, à Puisseux (Loiret) ; M. Provost Fernand, Metz (Moselle) ; M. Schaner Jules, à Ettelbruck (Luxembourg) ; M. Taillade, 22, rue du Bouloi, Paris (1^{er}) ; M. Le Boucher Albert, Caen (Calvados) ; M. Murat Jean, Marseille (B.-du-R.) ; M. Hardy Gaston, Chaumes (Somme) ; M. Espugne-Darses Pierre, Cauderan (Gironde) ; M. Robardet Maurice, Frasnay (Doubs) ; M. Bernard Tranchard, Deville-les-Rouen (S.-Inf.) ; M. Persyn André, Tourcoing (Nord) ; M. Pennequin Omer, rue de l'Eglise. (Prière de nous faire savoir exactement le nom de votre localité.)

M. Boitard Robert, Paris ; Mme Couvreur Yvonne, Amiens ; M. Ollier Maurice, Ajaccio (Corse) ; Chauvin Monique, Asnières (Seine) ; M. Lair Anatole, Paris ; M. Hoet Arthur, Fourmies (Nord) ; M. Louvet Narcisse, Montigny, par Bertry (Nord) ; M. Accart Henri, Caen (Calvados) ; M. Picard Etienne, Paris ; M. Petit Henri, Paris ; M. Garrige Robert, sanatorium de La Chapelle-des-Pots, près Saintes (Ch.-Inf.) ; Mme Rennes Renée, Lyon ; M. Rousseaux Jules, Lille (Nord).



Le paysage est joli, n'est-ce pas ? Oui, mais la course est monotone. Aussi, photographes et motards, rangés sur le bord de la route, ont-ils décidé de faire la grève sur le tas ! Rassurez-vous. Cela ne durera que le temps de... prendre un cliché.

Good bye, Holland, old fellow !

(Luchon, d'un de nos envoyés spéciaux.)

J'AVAIS fait vraiment sa connaissance à Montpellier, il y dinait avec l'équipe de France descendue dans le même hôtel que nous. Occasion dont j'avais profité pour faire comme lui. Charles Holland, exilé dans ce Tour où personne ou presque ne parle sa langue, recherchait la compagnie de notre équipe parce que Paul Chocque a ramené d'Australie un vocabulaire britannique assez étendu. Jusqu'à ce moment je n'avais pu échanger avec Charles Holland que trois ou quatre mots, au hasard de mes courses à travers le peloton.

★

Au cours de ce dîner de Montpellier il en fut autrement quand on amena le café. Holland sortit un paquet de *Three castles* de sa poche et le fit circuler. Gamard et moi-même primes une cigarette à goût de miel. Holland rapprocha sa chaise de la mienne, et nous parlâmes ; il me conta sa vie de routier britannique, spécialité sportive assez peu commune encore dans les Iles Britanniques.

— Si vous saviez comme il m'est agréable de courir en France, surtout dans une course comme le Tour de France. En Angleterre, la course en ligne n'existe pas ; nous courons contre la montre. Pendant 240 miles nous fongons, isolés sur la route, sans voiture pour nous ravitailler, il faut pousser constamment et tout seul. Ce sont de rudes épreuves. Ma première grande surprise a été la tenue de vos coureurs. En Angleterre, il est interdit de courir les jambes nues, le port du collant noir est obligatoire. Oui, je sais, c'est assez curieux.

★

Je lui dis alors la bonne impression qu'il avait faite à tous, pour sa première expérience dans le Tour de France. Certes, il avait eu quelques difficultés avec la montagne. Mais on avait apprécié son talent de rouleur et sa gentillesse de sportif ; quand c'était au tour de Holland de rouler, il ne marchandait pas, il demeurait en tête pendant des kilomètres, le nez dans le guidon, jusqu'à ce qu'un courageux vienne le relever. Alors, mis en confiance, il m'avait dit ses espérances et les raisons qu'il avait d'espérer.

— Quand j'ai fait équipe avec les Italiens, j'ai été obligé de ralentir l'allure, le pauvre Bartali n'en pouvait plus : il se ressentait sans doute de sa chute. Alors, j'ai mis le frein. A quoi m'aurait servi à moi de lâcher les Italiens alors que je pouvais rendre service à Bartali ?

Je lui avait conseillé de tenter sa chance au cours des étapes de plat ; s'il arrivait à faire quelque chose de bien, cela ne pourrait qu'être profitable à son avenir, mais Holland m'avait répondu :

— Attendez, il y a encore des montagnes, les Pyrénées.

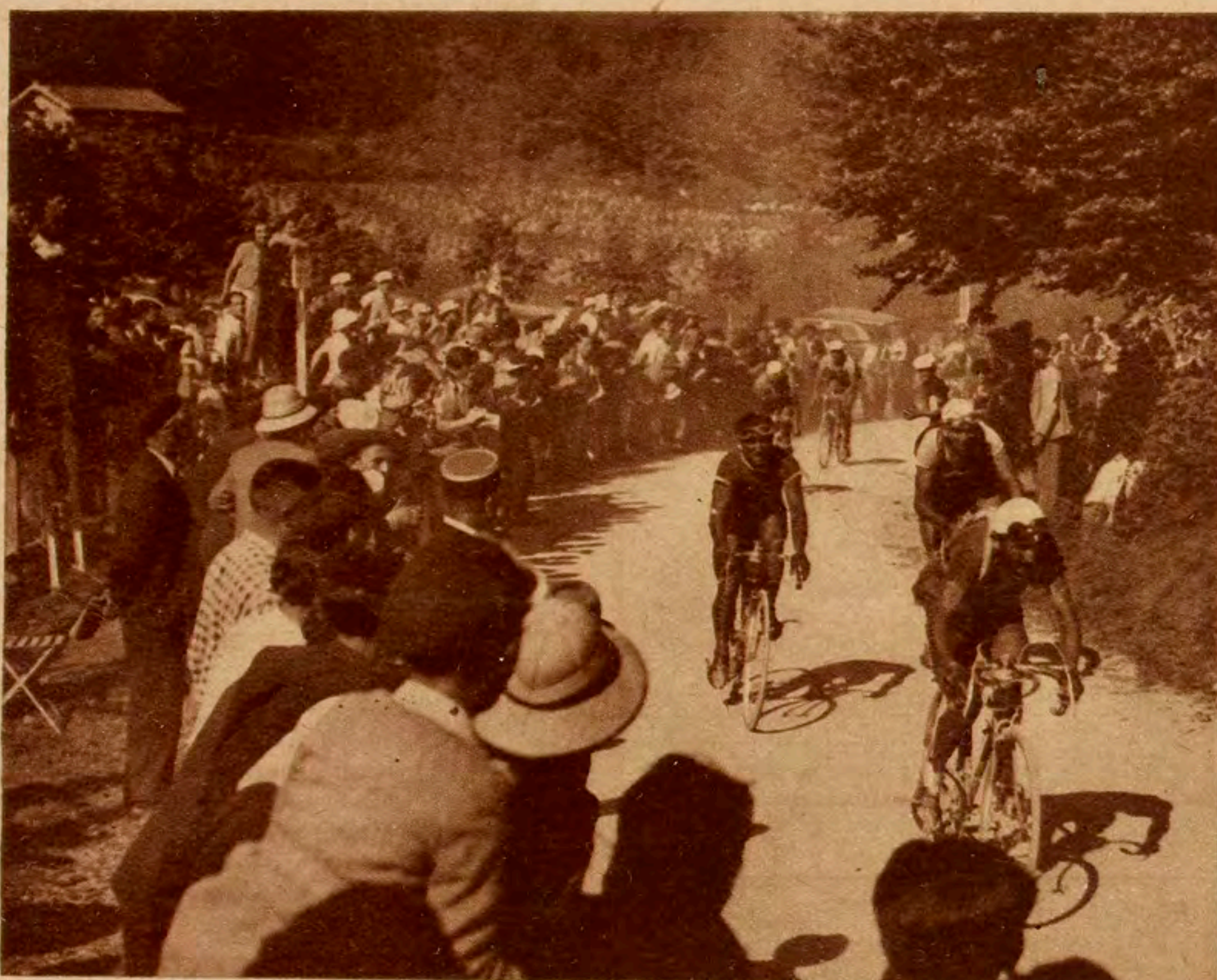
— Enfin vous aurez encore des occasions entre Pau et Paris.

Et Holland m'avait répondu, avec un sourire :

— Oui, si je suis encore dans la course.

★

Charles Holland n'est plus dans la course, nous ne reverrons plus dans le peloton son maillot frappé de l'écusson aux couleurs britanniques. Dans la montée du Puymorens,



Sylvère Maes, suivi de Romanatti et de Camusso, passe en tête au sommet du col des Ares. Reconnaissez l'allure caractéristique du maillot jaune.

Holland a crevé et est demeuré sans boyaux à attendre, sans espoir qu'un miracle de la Providence qui défend les armes de l'Angleterre, vienne lui apporter les boyaux qui lui permettraient de continuer son effort. Des minutes ont passé, les camionnettes de ravitaillement suivaient le peloton dans sa lente promenade. Un motard, lancé à son secours, creva. Holland eut quinze, vingt, trente minutes de retard quand les suiveurs semi-officiels le rencontrèrent. Il était décidé à abandonner ; à toutes les exhortations les plus éloquentes, il répondit avec la tranquille obstination des gens de sa race lorsqu'ils ont pris une décision :

— Je vous remercie sincèrement des efforts que vous avez faits, mais je me retire, il est trop honteux pour un sujet de Sa Majesté le roi d'Angleterre d'avoir tant de retard sur les premiers.

★

Charles Holland n'ajouta pas : — Sur des premiers qui, au surplus, se promènent à une allure de tortillard de banlieue londonienne...

Parce que c'est un garçon plein de tact, il fit demi-tour et s'en retourna tranquillement vers Perpignan. En cela je l'envie. Il n'y a donc plus d'équipe d'Angleterre dans le Tour, puisque Holland en était le seul survivant.

★

Tel que je l'imagine, Holland doit se faire des reproches ; c'est pourquoi je voudrais que ses compatriotes se rendissent bien compte de l'exploit qu'a réalisé ce brave garçon. Il a eu tout contre lui : la nouveauté de la course, l'ignorance du parcours et de la langue, il a fait mieux, malgré cela. Pour cette raison, pour sa parfaite correction, pour la façon un peu touristique qu'il avait de courir le Tour de France, nous regrettons de le voir disparaître de la grande course, mais nous espérons bien le revoir l'an prochain. S'il est en forme à ce moment-là, vous verrez que Holland en épatera plus d'un. Good Bye Charles Holland.

Robert Bré.

Pour le Tour 1938

Ici, Radio-Coursier...

C'est un fait déjà ancien puisqu'il se situe au pied du Ballon d'Alsace ; mais, arrivés au faite des Pyrénées, on nous permettra bien sans doute de regarder en arrière en reprenant haleine...

Je revois Carini, seul en tête, mettant pied à terre pour déclarer au micro — que Robert Perrier lui brandit sous le nez — tandis que Jean Masson s'accroche à son maillot de peur que son « client » ne lui échappe des mains après avoir lancé un « bien le bonjour, M'sieurs dames ! » qui eût laissé les auditeurs insatisfaits.

Donc Carini, en cours de route, a informé le monde de la fermeté de ses cuisses et de ses résolutions. Ce coureur, c'est un précurseur. Car je devine bien que, dans un proche avenir, les grands postes d'émission par télégraphie sans fil s'assureront au départ du Tour de France la collaboration des favoris. Un microphone miniature fixé à la potence de leur guidon leur permettra, sans cesser de pédaler, de pratiquer eux-mêmes leur propre interview.

Ces soliloques qui sentiront, si j'ose dire, l'embrocation et la poussière, seront la vie même. Le public y trouvera, plus encore que dans nos articles, l'accent tonique de la vérité toute crue.

Nous avons fait tout à l'heure un retour vers le passé, changeons de méthode et pointons, je vous prie, nos oreilles vers l'avenir.

— Allo ! Allo ! Ici Radio Coursier. Mes chers auditeurs, les concurrents du Tour de France attaquent le Galibier. Ils vont, au terme des contrats qui les lient avec notre poste, vous communiquer leurs impressions dans le mouvement même de leur pédalée.

— Ici Jean-Marie Goasmat... J'vois point d'vaches, j'vois qu'du caillou... Alors, voilà c'est tout.

— C'est moi Speicher, pis après ? Pouvez pas nous laisser tranquilles, non ? Faut encore qu'vous veniez nous tenir la jambe dans les cols !... L'premier qui m'tombe sous la pogne, j'lui coince les esgourdes dans mon dérailleur ! Ça vous va comm'ça ? J'me casse !

— Je ferais mieux de pas vous causer parce que je vois justement un virage où on pourrait bien se retourner les pinces... Attention, je m'engage à fond, un, deux, trois... Et m...ince, je le manque ! — Signé : Archambaud.

— Holland's speaking. What a beautiful country ! Where is gagnon ? At Charleville ? Not yet !... I fear he will be late dear old fellow ! Kindest regards to Mister Desgrange. God save le Tour !

— Dites aux mastroquets qui sont sur le bord de la route de mettre une douzaine de canettes à rafraîchir dans une lessiveuse, c'est pour Roger Lapébie. Surtout qu'ils enlèvent pas le couvercle avant que Vervaecke soit passé !

— Gino Bartali n'a rien à dire. Il ne parlera qu'au Parc des Princes, après l'arrivée, s'il a gagné.

— Camusso est bien malheureux : Suzy Leroy, qui est dans l'auto de Robert Perrier, n'a pas répondu à son dernier sourire... Per la Madona perforato le cœur, perforato la gomma !

— Ici, c'est le brave Canardo. Non, ça ne va pas bien : cette guerre d'Espagne qui se prolonge, qui se prolonge... On nous avait pourtant bien dit que ça devait durer trois mois...

— Ici Radio-Gamard, quel retard !

— Ici, Radio-Cloarec, plus un poil de sec !

— Radio-Ezquerria, fait comme un rat !

— Moi je chante comme Fortugé : mes parents sont venus me chercher... et je signe Paul Chocque.

— Eh bien ! oui, me revoilà, l'môme Leducq, j'vais vous en dire une. Elle est courte. M'sieu Pinder allait signer l'engagement de mon ami Pélissier, mais v'là-t-il pas qu'il lui demande : « Vous avez déjà fait du home-trainer, au moins ? »

Alors Charlot a souri comme un ange et puis il lui a dit : « Oh ! oui, dans la montagne ! »

R. Thoumazeau.



Et voici l'arrivée à Luchon, le long des allées d'Etigny. Le puissant sprinter belge Meulenberg est nettement vainqueur.

IMAGES D'UN JOUR DE REPOS



MM. les photographes ont prié les coureurs de l'équipe de France de poser sur le toit d'une maison à Perpignan. Et chacun d'obtempérer.



Deux charmantes Espagnoles, réfugiées à Narbonne, s'empresent autour de leurs compatriotes Ezquerro et Berrendero.



L'excellent coureur italien Camusso, à Narbonne, est entouré de jeunes admirateurs convaincus.



A l'ombre, si l'on peut dire, du fameux Castillet, Danneels, Sylvère Maes et Lowie prennent le frais, entourés d'une cinquantaine de petits fervents du Tour.



Cosson et Meulenberg, ayant chipé la chéchia de tirailleurs sénégalais, dégustent leur bienfaisant quart Perrier.

TOUS LES SPORTS

NATATION

Les Championnats de France

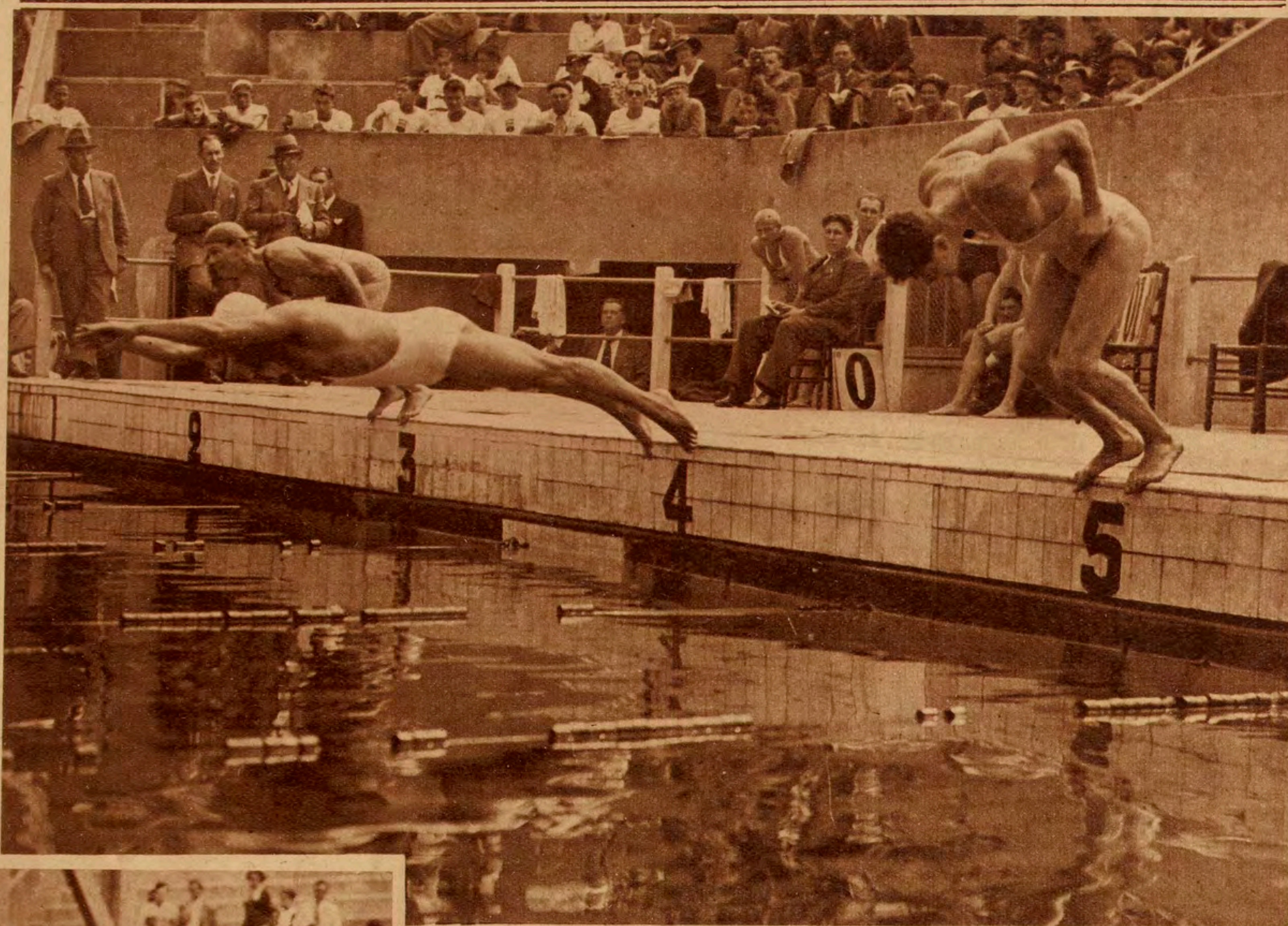
LES championnats de France 1936 avaient été un triomphe pour Tunis. Ceux de 1937 en sont un pour le Club des Nageurs de Paris qui enlève les deux relais 4×200 et 10×100 , le 100 m. avec Nakache, le 200 avec Cavalero, et bon nombre de places d'honneur.

Du côté dames, cinq titres sur sept sont pour les ondines du C. N. P.

Dans l'ensemble, Paris oppose à la province une plus forte résistance qu'on ne l'eût pensé en général. La natation n'est pas en net progrès. Peu de records améliorés et, dans la plupart des épreuves, performances moyennes. On est loin des temps d'entraînement, officiels ou officieux. Il est vrai que le bassin des Tourelles est très dur, que l'eau en paraît fraîche à certains compétiteurs, surtout à ceux d'Afrique du Nord et que certains disputent plusieurs courses.

Cependant, ça et là apparaît un petit bonhomme ou une jeune nageuse au style prometteur, qui iront loin si les petits poissons... Cette année a confirmé ou révélé le Constantinois Bobcoff, le Troyen Zino, au style de dos fort souple, le Constantinois Bachara — qui emploie la brasse papillon, mais à une cadence trop rapide, surtout lorsqu'il s'agit d'un 200 — Irène Dubettier, Jacqueline Seignol, cadettes d'avenir.

Pas de grands changements au palmarès ; Nonal remplace Faye absent ; les successeurs de Taxis sont René Cavalero (400 m.) et Christian Talli (1.500 m.), et des sœurs Blon-



PISCINE DES TOURELLES. — Départ du 100 mètres nage libre messieurs. Au premier plan : Nakache, qui gagnera la finale.



A gauche : Mlle Seignol, qui a battu le record de France des 100 mètres dos cadettes en 1 m. 30 s. 4/10. A droite : Mme Poirier, victorieuse des plongeurs du tremplin dames, est félicitée par Heinkelé, vainqueur des plongeurs de haut vol.

deau : Renée Mazières (100 m.) et Lily Motto (dos).

Grosse participation provinciale, cinquante-neuf clubs étant représentés dans ces championnats. Espérons qu'ils auront su tirer des leçons de style ou d'obéissance en l'entraîneur en côtoyant telle ou telle équipe.

Le Club des Nageurs de Paris, bien que privé de Taxis, est parvenu à améliorer le record de France du relais, dix fois cent mètres, que détenait Tourcoing avec 11 m. 25 s., réalisant 11 m. 13 sec. 2/10. Les Tourquen-

nois, venant en seconde position, battent leur ancien temps, mais furent déclassés pour relais volés. Pareille mésaventure était arrivée au C. N. P. l'an dernier...

Chez les plongeurs, meilleur concours de Roger Heinkelé qui a su tirer une leçon du match France-Allemagne.

Dans ces spécialités, il faut noter le nombre croissant de compétiteurs qui semblaient rebutés autrefois par la difficulté des concours.

Yvonne Jeanne.



L'équipe championne de France du 4×100 mètres relais : Mlles Chatelard, Motto, Berlioux, Fleuret.

APÉRITIF GÉNÉREUX POUR LE CORPS
MARQUE GÉNÉREUSE POUR LE SPORT

BYRRH

consacre par un DEUX MILLIONS
aux sportifs.

UN NEZ CORRECT

S'obtient avec ZELLO-PUNK
Notice explic. sur demande sous enveloppe fermée
SANOS, Ray, 100, 16 bis, r. Vivienne, Paris

PETIT-SPORT
6, boul. de Grenelle (Inv. 44-40)
Réservé aux lecteurs de Match :
Costume cycliste en réclame
Teintes mode : 195 francs
ET COMME PRIME
UN APPAREIL PHOTOGRAPHIQUE

Les Ailes françaises

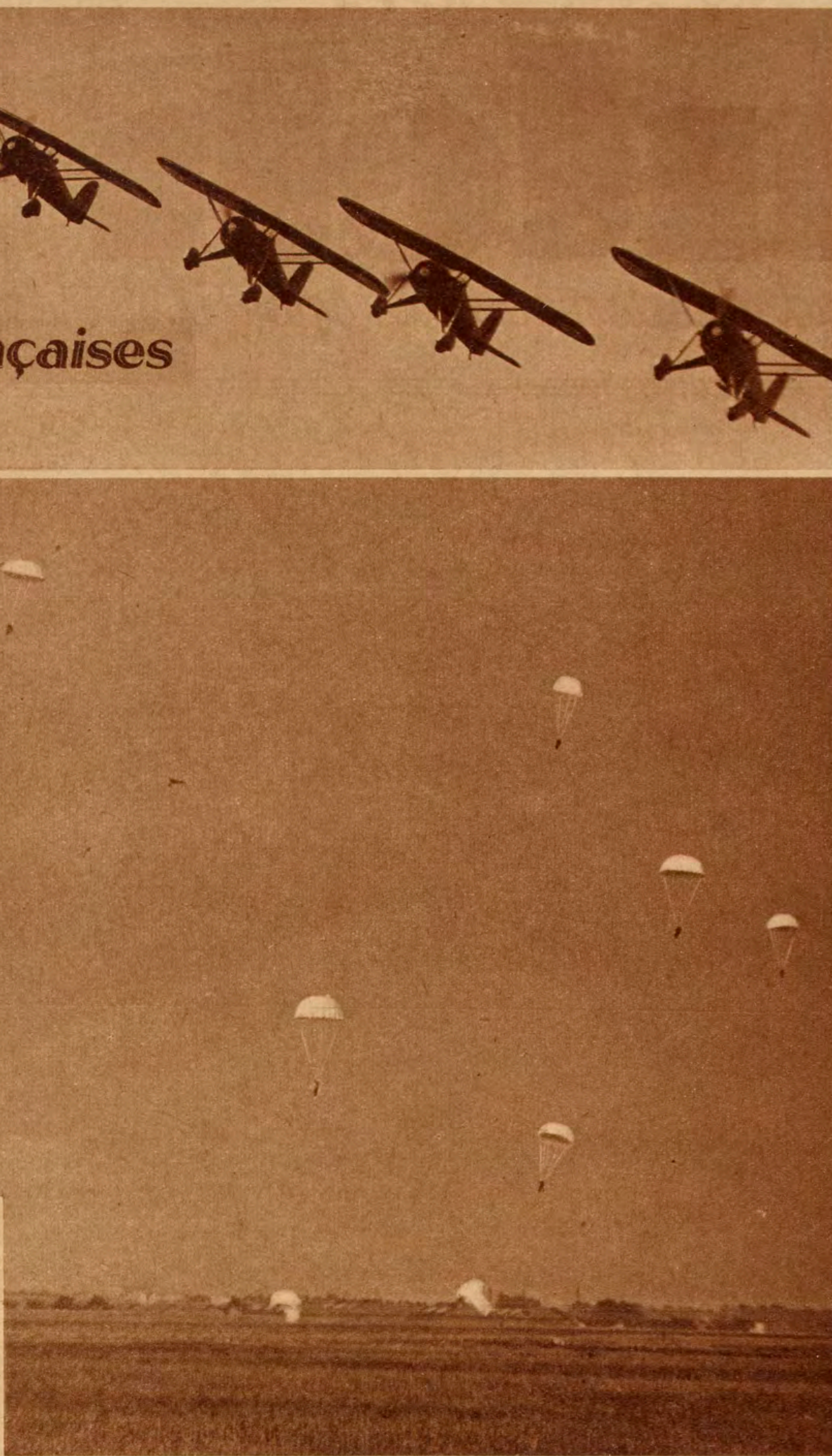
Je le srie bien fort :
"les fameux
"juges de paix"
n'ont jamais pu
décoiffer un coureur
qui emploie...



BRYLCREEM
Le fixateur des sportifs

Tube d'essai n° 5 enroulé contre 1 fr. 30 en timbres-poste
à BRYLCREEM, 5, rue Félix-Picot, Puteaux (Seine)

L'imprimerie Réaumur et l'Héliogravure Rotative,
98-100, rue Réaumur, Paris.
Le gérant : RAYMOND DEBRUGES.



La Fête de l'Air s'est déroulée dimanche, à Villacoublay, devant une foule considérable. Cinq cents avions et quarante parachutistes y participèrent. Voici la descente de ces derniers, nouvelle troupe d'infanterie... volante !

LA SEMAINE AÉRONAUTIQUE

Traversées transatlantiques dans les deux sens

Si ce raid est de bon augure pour les lignes transpolaires, on peut dire, en ce qui concerne les lignes transatlantiques Nord, qu'elles sont aujourd'hui chose faite.

Un double essai a été accompli (New-York-Southampton et Southampton-Montréal) par le *Caledonia*, des Imperial Airways, commandé par le capitaine A. S. Wilcockson, et le *Clipper*, des Pan-American Airways, commandé par le capitaine Harold Gray.

Le *Caledonia* a quitté Foynes-on-Shannon (Irlande), lundi 5 juillet, et améri à Batwood (Terre-Neuve), mardi 6 juillet, ayant effectué la traversée en 15 heures 28 minutes, à la moyenne horaire de 205 kilomètres.

Le *Clipper* a décollé de Botwood lundi 5 juillet et a améri à Foynes le 6, après avoir accompli la belle performance de 250 kilomètres de moyenne horaire, en 12 h. 40 m.

Le capitaine Harold Gray a déclaré :

« Le voyage a été très agréable, et je ne crois pas qu'un service transatlantique régulier doive présenter beaucoup de difficultés. »

Le héros du jour : le sergent chef Jean Paulhan

Le défilé du 14 juillet a failli se terminer tragiquement : au-dessus de l'endroit où la foule était le plus dense, un Dewoitine de chasse a la « carafe ».

En campagne, on s'en tire... ou on peut avoir des chances de s'en tirer.

Mais là ?

Percuter au sol, sur la foule compacte, eût été une véritable catastrophe, si l'on considère la vitesse d'atterrissage du Dewoitine 500, c'est-à-dire le nombre considérable de victimes fauchées par l'hélice ou écrasées par le train.

Le jeune sergent Jean Paulhan, de la 4^e escadre de chasse de Reims, qui pilote l'appareil en difficultés, n'hésite pas une minute : la Seine est là, toute proche. Il se dirige vers elle. Il sait bien que son appareil flottera autant qu'un fer à repasser. Tant pis. Il faut sauver les gens au sol d'abord. Il risque le coup. Il réussit. Il est sauvé ensuite !

Des distinctions officielles ont récompensé son geste héroïque : médaille militaire, montée en grade, félicitations, etc.

Mais ce à quoi il a été le plus sensible, ce fut à l'hommage populaire : sa première visite, en sortant du Val-de-Grâce, fut pour la blanchisseuse qui avait nettoyé son costume après le bain. Je l'accompagnais. Avec quel enthousiasme la brave femme a quitté ses fers à repasser, quand nous sommes entrés dans sa boutique.

— Oh ! c'est le petit aviateur !

— Combien je vous dois pour le nettoyage du costume ? demande Paulhan.

La blanchisseuse s'est fâchée tout rouge.

— Voulez-vous vous taire ! C'est nous qui vous devons tant...

Alexandra Pecker.

CYCLISME

Deux vainqueurs dans Paris-Epernay

Les amateurs et indépendants ont fait preuve, dimanche, d'une belle activité. L'épreuve principale de la journée avait lieu sur Paris-Epernay. Elle réunissait au départ les meilleurs éléments des principaux clubs parisiens.

Le parcours très accidenté rendit la course des plus pénibles et ce furent les hommes les mieux au point qui triomphèrent, après une dernière estocade, quelques kilomètres avant l'arrivée.

Il y eut deux vainqueurs dans cette course : l'Italien Pividori, de l'A.S. Roma, et Muller, du C.S. International.

Ces deux hommes qui s'étaient échappés à

quelques kilomètres du départ, tinrent jusqu'au bout sans faiblir, malgré de sérieuses chasses.

Ils disputèrent le sprint, lequel fut si serré qu'ils ne purent être départagés.

Peut-être Pividori se montra, dans cette épreuve, supérieur à Muller, mais ce dernier trouve enfin la récompense d'une saison particulièrement méritoire, ayant déjà quatre fois figuré aux places d'honneur.

Munier remporte Paris-Luc-sur-Mer

Une cinquantaine de concurrents disputèrent cette épreuve où les favoris étaient répartis en trois clubs : le V.C.L., le C.S.I. et L'A.C. C. B. B.

Ce fut également au sprint que fut gagnée cette course qui revint à Munier, poulain du V.C.L., qui battit dans l'ordre : Leroy et Carapezzi. On attendait beaucoup mieux de ce dernier, qui semble cette saison jouer de malchance.

De même que son coéquipier Spaperi, on le voit toujours figurer dans les premiers aux arrivées, sans qu'il puisse décrocher une victoire.

A Le Nizhery le Grand Prix de Bayonne

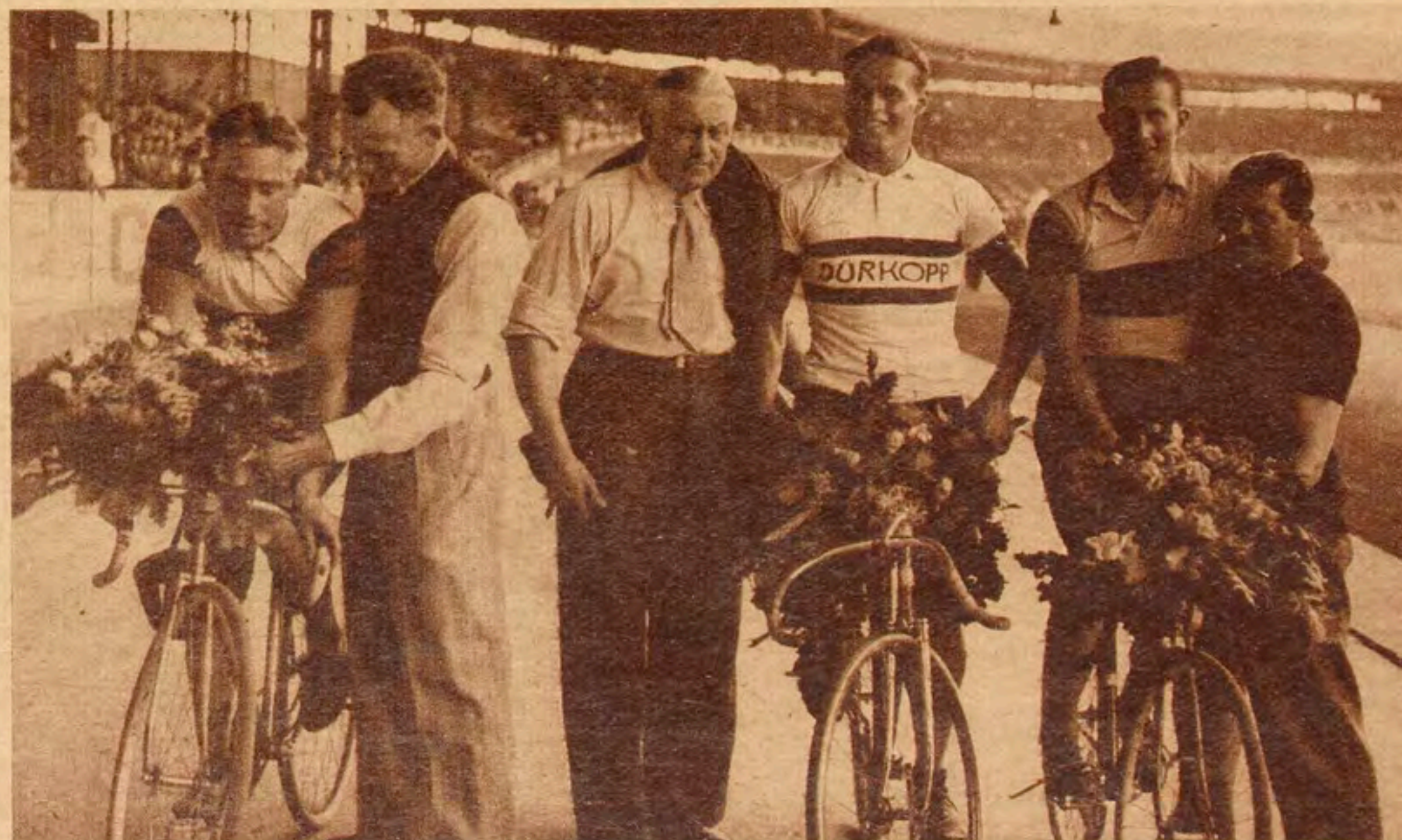
D'excellents indépendants et aspirants parisiens disputaient au côté des meilleurs régionaux l'annuel grand prix de Bayonne.

S'étant échappé à mi-parcours, Le Nizhery ne fut jamais rejoint, malgré les efforts d'un peloton comprenant nombre de régionaux de valeur, ainsi que les Parisien et Bordelais Virol et Paul Maye.

Au sprint, l'as de la poursuite, Le Nizhery battit le régional Demetrio et Mimague.

Le poulain du V.C.L. fit montre d'une supériorité très nette sur le restant des coureurs, s'octroyant tous les sprints en fin de course.

René Moysé.



Vélodrome Buffalo. — Coupe d'Europe de vitesse. Après l'arrivée, les trois finalistes vont effectuer leur tour d'honneur. De gauche à droite : Scherens (3^e), Richter, vainqueur et Gérardin, second.

Cette fois, à votre tour
de gagner à la

**LOTÉRIE
NATIONALE**



prenez votre
chance !

N° 582

PARIS, SEINE, S.-et-O., S.-et-M. 0 fr. 75

PROVINCE: 1 fr. 20 JUILLET 1937

match

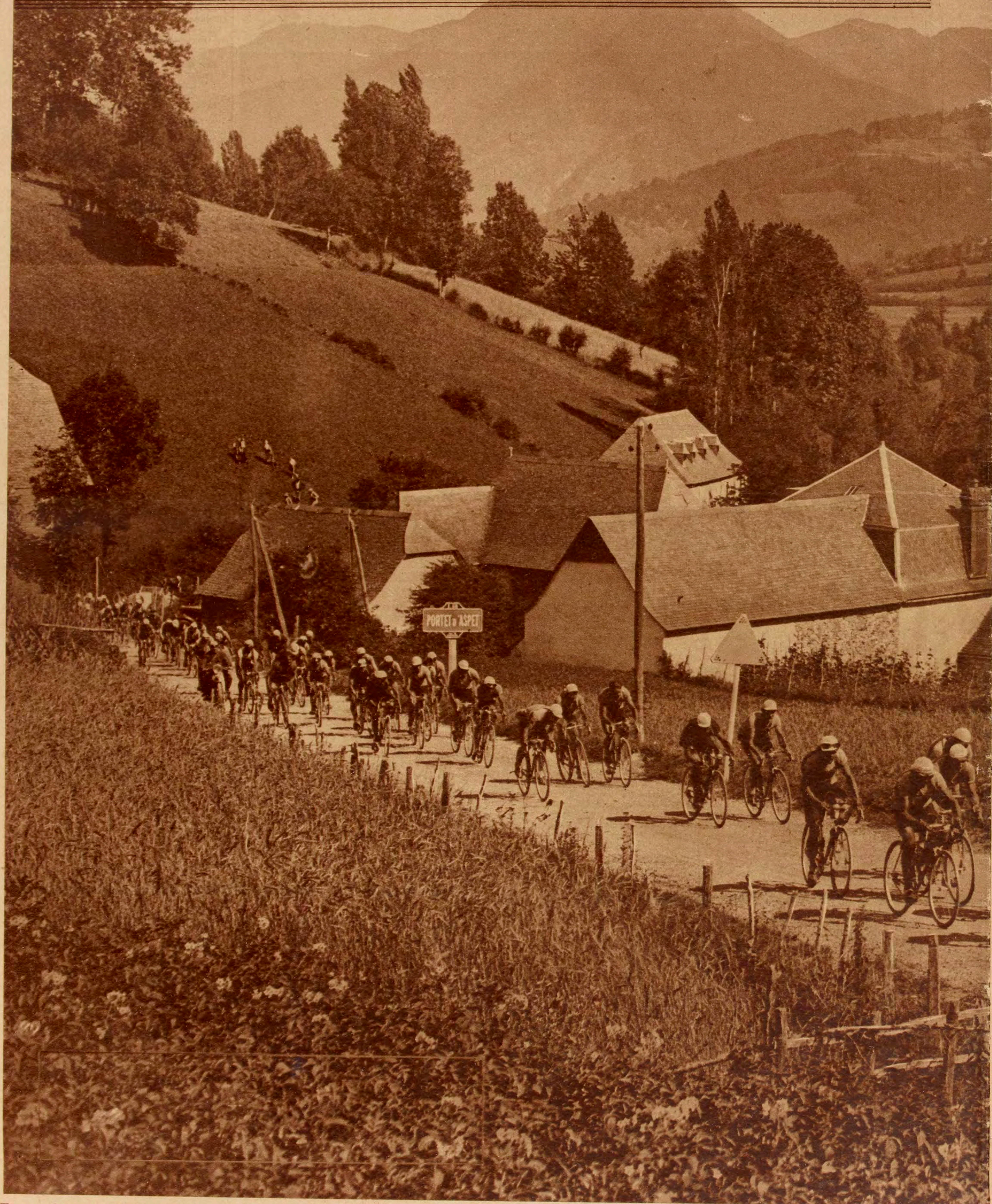
Le plus grand hebdomadaire sportif

Voir page 11

LES RÉSULTATS COMPLETS

de notre

**Troisième concours
de pronostics**



Pendant le Tour "Match" paraît 2 fois par semaine, le mardi et le v